



- Szukamy dodatkowych środków na budowę dróg. Wypowiedzi ekspertów wskazują po pierwsze na możliwości związane ze zwiększeniem finansowania inwestycji przez Krajowy Fundusz Drogowy, po drugie wykorzystanie środków europejskich, po trzecie finansowanie komercyjne za pomocą PPP, czyli inwestowanie przez prywatny kapitał i czwarta ścieżka to drogowe spółki specjalnego przeznaczenia - mówił wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmit podczas konferencji "Źródła finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)", która odbyła się w Banku Gospodarstwa Krajowego.

Minister dodał, że inwestor będzie szacował, które ze źródeł finansowanie są najszybszymi, które dają najlepsze efekty. - Mamy zapewnienia BGK, że Krajowy Fundusz Drogowy będzie zapewniał finansowanie, a BGK będzie aktywnie poszukiwał nowych źródeł finansowania - zapewnił Jerzy Szmit.

Źródłem finansowania dróg krajowych i autostrad jest budżet państwa (podatek akcyzowy na paliwo - 18% do podziału pomiędzy drogi krajowe i kolej). To finansowanie jest oparte na wieloletnim planie finansowym rządu. Kolejnym źródłem jest Krajowy Fundusz Drogowy. To kompleksowy system finansowy administrowany przez BGK. Ma zróżnicowane źródła zasilania, to m.in. opłata paliwowa, opłaty od użytkowników dróg, fundusze UE, obligacje i kredyty z międzynarodowych instytucji finansowych (Europejski Bank Inwestycyjny, Bank Światowy). W Polsce istotne znaczenie ma Partnerstwo Publiczno-Prywatne - w systemie koncesyjnym powstały cztery odcinki autostrad. Nowym źródłem może stać się Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych (EFSI - Plan Junckera). Wiceminister Jerzy Szmit zauważył, że mimo uchwalenia w 2007 roku przepisów umożliwiających powołanie drogowych spółek specjalnego przeznaczenia, ten instrument finansowania projektów drogowych w Polsce nie jest wykorzystany.

Oprócz inwestycji ujętych w ramach PBDK, zgodnie z nowelizacją rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, rozwijany będzie

MIB: nowe źródła finansowania dróg

Utworzono: poniedziałek, 04, lipiec 2016 10:52

korytarz S16 w województwie warmińsko-mazurskim, powstanie nowy odcinek S16 Białystok-Ełk, jako uzupełnienie korytarza via Carpatia, a także północna obwodnica Krakowa (S52) i S52 Bielsko-Biała-Głogoczów (Beskidzka Droga Integracyjna). Jest także zainteresowanie budową zachodniego obejścia drogowego Szczecina (nowy początek trasy S6).

W ramach aktualnego PBDK do realizacji zostało już skierowanych 156 zadań (2 089 km) o wartości 81,3 mld zł (łącznie z Programem Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na 2016 r.). Podpisano umowy na 91 zadań (1 319 km) o wartości 49,8 mld zł.

Realizacja inwestycji ujętych w PBDK finansowana jest przez Krajowy Fundusz Drogowy zarządzany przez Bank Gospodarstwa Krajowego. KFD jest finansowany w dużej mierze z instrumentów dłużnych, realizacja wszystkich zadań oznacza zatem poważne zadłużenie KFD. Budowa nowych dróg, nawet jedynie w ramach limitu 107 mld zł może oznaczać, że zadłużenie KFD wzrośnie do ponad 90 mld zł kapitału (ponad 140 mld zł wraz z odsetkami). Ważne jest również stabilne finansowanie wydatków na utrzymanie istniejącej oraz obecnie budowanej infrastruktury drogowej.

Dlatego Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa pracuje nad optymalizacją procesu realizacji inwestycji drogowych. Komitet Sterujący ds. optymalizacji zaproponował m.in. zmniejszenie terminów gwarancji na roboty budowlane, oddzielenie finansowania inwestycji związanych z ruchem drogowym od służących ochronie środowiska, zmianę przepisów prawa zamówień publicznych dotyczących zabezpieczenia należytego wykonania umowy (co w efekcie pozwoli na obniżenie wartości kontraktów na etapie udzielania zamówienia). Inne propozycje to umożliwienie samorządom finansowania lub dofinansowania inwestycji na drogach krajowych i rewizja nadmiernie rygorystycznych zapisów decyzji środowiskowych (co pozwoli na wyeliminowanie ograniczonego wyboru rozwiązań technicznych i technologicznych oraz istotne obniżenie kosztów inwestycji).

Oczekiwane rezultaty to oszczędności w realizacji projektów inwestycyjnych – o ok. 20%, dodatkowe finansowanie obiektów środowiskowych – o ok. 5-10%, a także wzrost przychodów KFD i uzupełnienie o dodatkowe finansowanie ze środków prywatnych i Planu Junckera.

MIB planuje, żeby kolejne przetargi z PBDK były realizowane już na nowych warunkach, z uwzględnieniem optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych.

Źródło: MIB