Finansowy wymiar czasów

Utworzono: czwartek, 21, maj 2009 10:29 Agnieszka Serbeńska



W połowie maja br. Ministerstwo Infrastruktury przekazało do Kancelarii Premiera Rady Ministrów projekt powołania przy premierze specjalnego ciała konsultacyjnego, którego zadaniem będzie doradzanie we wszystkich problemach związanych z finansowaniem i budową dróg – poinformował Radosław Stępień, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Podana informacja podsumowała refleksje wiceministra Radosława Stępnia, jakimi podzielił się podczas seminarium „Szlaki, trakty, autostrady”, towarzyszącego XV Targom Autostrada-Polska w Kielcach (13 maja 2009 r.). Seminarium to rozpoczęło obchody 190-lecia administracji drogowej. Początki jej funkcjonowania to moment powołania w 1819 roku Dyrekcji Jeneralnej Dróg i Mostów Królestwa Polskiego. Jak podkreślił wiceminister, na przestrzeni tych lat sprawność działania administracji drogowej, której obowiązkiem była budowa i utrzymanie, zależała od trafnych decyzji władz państwowych, przede wszystkim w uruchamianiu skutecznych mechanizmów finansowych służących rozwojowi dróg.

„Szlaki, trakty, autostrady” to również tytuł albumu wydanego przez GDDKiA z okazji jubileuszu administracji drogowej. Radosław Stępień, cytując z tego wydawnictwa fakty historyczne wyznaczające dzieje polskiego drogownictwa, zwrócił uwagę, że zarówno w minionym czasie, jak i w obecnym budowa „bitych” dróg nie była łatwym przedsięwzięciem. I w dużej mierze zależała od zasobów finansowych i narzędzi finansowania sieci drogowej. A pod tym względem ten czas dawny i teraźniejszy są podobne.

- Okazuje się, że historia ma takie punkty, w których problemy się powielają – powiedział wiceminister Radosław Stępień.

„Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki, minister przychodów i skarbu, aby zwiększyć

Phoca PDF

fundusze przeznaczone na budowę dróg, podniósł w 1822 roku myto drogowe od konia i wołu w zaprzęgu do 3 groszy za milę, pozostawiając inne opłaty bez zmian."

- Jedno jest pewne: korzystanie z dróg będzie się wiązać z odpłatnością. Dzisiaj chyba żadnego państwa na świecie nie byłoby stać na zbudowanie pełnej, wysokojakościowej, dobrze zorganizowanej sieci, która byłaby od początku do końca dla wszystkich jej użytkowników siecią nieodpłatną. I jak widzimy już w roku 1822 trzeba było ustalać jakie taryfy i za co będą obowiązywać na drogach – zaznaczył wiceminister Radosław Stępień.

„Ale niewiele to pomogło. Wciąż brak było pieniędzy. Aby zaradzić temu Lubecki wprowadził w 1823 roku „zapisy drogowe", to jest oprocentowane listy kredytowe, które każdy mógł nabywać i którymi Dyrekcja Jeneralna Dróg i Mostów mogła pokrywać wydatki na budowę dróg. „Zapisy" te były dopuszczone do obrotów handlowych."

- Rząd polski myśli o obligacjach, które już nawet zyskały nazwę obligacji infrastrukturalnych. To jest pozabudżetowy model finansowania dróg, wynikający z faktu, że nawet zwiększane przychody z tytułu opłat za korzystanie z dróg nie wystarczają na rozwój sieci. A ten instrument obligacyjny tak naprawdę ma już długą historię – podkreślił wiceminister.

„Budowa dróg bitych, mimo trudności finansowych, szła jednak naprzód."
- Minister Lubecki w 1828 roku założył Bank Polski, którego celem miało być między innymi finansowanie inwestycji. I rok później zmieniono tryb finansowania dróg bitych. Na co? Na kredyt, którego Bank Polski udzielał na budowę dróg. Bank Gospodarstwa Krajowego też został założony z inicjatywy rządowej i też ma status banku państwowego. A już od czerwca tego roku będzie pierwszym kredytodawcą nowego systemu finansowania dróg – powiedział wiceminister.

Radosław Stępień zwrócił też uwagę na podobieństwo czasów okresu międzywojennego i obecnych. Przypomniał wyzwania w odbudowie po odzyskaniu niepodległości. - Dzisiaj nie widzimy tego z perspektywy, jak wielkim wysiłkiem finansowym musiało być ujednolicenie państwa, od prawa, systemu szkolnictwa, armii, policji itd. I oczywiście w tym wszystkim jak zwykle drogi…, jak zwykle konieczne, jak zwykle niedofinansowane, jak zwykle z olbrzymimi potrzebami – mówił wicepremier.

W okresie międzywojennym koszty budowy i utrzymania podstawowej sieci dróg były pokrywane ze skarbu państwa, a samorządowe - przez administrację powiatową i wojewódzką. Od 1931 roku działał Państwowy Fundusz Drogowy, który swoje wpływy opierał na opłatach od pojazdów mechanicznych, od materiałów pędnych, od reklam przydrożnych oraz z grzywien za przekroczenia drogowe. Te fakty nawiązują do współczesnego trybu zarządzania drogami w kraju. Wiceminister przypomniał o Krajowym Funduszu Drogowym - adekwatnym do poprzedniego modelu. Przypomniał też o systemie wspomagania przez państwo zarządców samorządowych. Ten system działał w okresie przedwojennym i funkcjonuje obecnie

w postaci rezerwy inwestycyjnej (rezerwa subwencji ogólnej) oraz we wdrożonym Narodowym Programie Budowy Dróg Lokalnych.







Podobieństwa epok nie oznaczają jednak braku zmian. Wymusza je między innymi współczesna, dużo bardziej skomplikowana legislacja regulująca różne branże i sposoby podejść. Zatem, czy wspomniana rada konsultacyjna przy premierze da nowy impuls w budownictwie drogowym?

Natomiast o tym co w ostatnich latach udało się – mimo trudności – wykonać na sieci dróg krajowych, mówi w poniższym nagraniu Lech Witecki – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Agnieszka Serbeńska
Fot. Tomasz Orłowski

Podczas seminarium „Szlaki, trakty, autostrady”, towarzyszącego XV Targom Autostrada-Polska w Kielcach, uhonorowano jubileuszowym medalem ludzi oraz instytucje zasłużone dla rozwoju drogownictwa.

dbalosc_o_proces

Phoca PDF