Nowe możliwości i mechanizmy dla przedsięwzięć PPP w Unii Europejskiej w perspektywie 2014-2020 cz. I

Utworzono: czwartek, 17, styczeń 2013 08:43 Krzysztof Siwek



Jednym z plusów partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) jest koncentracja na sferze usług świadczonych przez kilkadziesiąt lat na wytworzonej do tego celu infrastrukturze. Wszędzie PPP zaczynało się od sektora drogowego. Tak też stało się w Polsce. Pierwsze krajowe doświadczenia z modelami BOT i DBFO to właśnie odcinki autostrad.

Krajowe PPP

Zrealizowane w Polsce projekty autostradowe w formule PPP to:

*A4: Katowice – Kraków (1997 r.) - 30-letnia koncesja na przebudowę 60 km odcinka istniejącej autostrady (koszty inwestycyjne ok. 205 mln euro); koncesjonariusz Stalexport Autostrada Małopolska S.A.

*A2 etap 1: Konin - Nowy Tomyśl (2000 r.) - 40-letnia koncesja (BOT) na przebudowę istniejącego 48 km odcinka autostrady i budowę ok. 100 km nowej drogi (koszty 875 mln euro); koncesjonariusz Autostrada Wielkopolska S.A.

*A2 etap 2: Nowy Tomyśl - Świecko (2009 r.) - 25-letnia koncesja (BOT) na budowę 105,9 km odcinka zachodniej części autostrady (koszty ponad 1 mld euro); koncesjonariusz Autostrada Wielkopolska S.A. II (40% - Kulczyk Holding, 40% - Meridiam A2 West, 10% - WM Investment, 10% - Strabag)

*A1 faza 1: Gdańsk - Nowe Marzy (2005 r.) - 35-letnia koncesja (DBFO) na budowę 90 km odcinka północnej części autostrady (koszty 700 mln euro); koncesjonariusz GTC (30% - Skanska, 30% - Laing Road, 15% - Intertoll, 25% - NDI)

*A1 faza 2: Nowe Marzy – Toruń (2004 r.) - 30-letnia koncesja (DBFO) na budowę

Phoca PDF

62,4 km odcinka autostrady (koszty 1,07 mld euro); koncesjonariusz GTC (Skanska, John Laing, NDI, Intertoll)

Niestety, nie udało się spiąć w formule PPP projektu autostrady A1 Stryków – Pyrzowice. W styczniu 2009 r. zawarto umowę na budowę i eksploatację 180 kilometrowego odcinka autostrady. Koncesjonariuszowi, spółce Autostrada Południe (Cintra, Budimex, Ferrovial), nie udało się jednak pozyskać finansowania dłużnego i w styczniu 2010 r. umowa wygasła. W 2011 r. opracowano nową strukturę projektu; m.in. odcinek skrócono do 150 km i zmieniono mechanizm rozliczeń stron przy założeniu spełnienia kryteriów EUROSTAT umożliwiających jego pozabudżetową klasyfikację. Pod koniec 2011 r. EUROSTAT wydał opinię, w której uznał, iż projekt zostałby sklasyfikowany w sektorze general government.

Pod względem liczby projektów PPP sytuacja w Polsce jest dość mizerna. Pod rządami nowych regulacji prawnych, które obowiązują od 2009 r. i miały zapewnić postęp w rozwoju projektów PPP, do 2011 roku zawarto 19 umów o łącznej wartości 975 mln zł. Tylko kilka umów zostało faktycznie zrealizowanych, tj. uzyskało tzw. zamknięcie finansowe, natomiast część została rozwiązana w trakcie realizacji.

Zrealizowane samorządowe projekty PPP w sektorze transportu to m.in.:

– budowa parkingu podziemnego z infrastrukturą pod Placem Nowy Targ we Wrocławiu wraz z nawierzchnią placu i jej zagospodarowaniem,

– zaprojektowanie, budowa i eksploatacja parkingu wraz z myjnią samochodową przy ul. Piłsudskiego w Suchej Beskidzkiej;

– wybór partnera prywatnego w ramach umowy o PPP na uruchomienie linii przewozów regularnych dzieci do szkoły i innych osób w Gminie Ustka,

– zaprojektowanie oraz częściowe sfinansowanie przebudowy drogi gminnej nr 101130G, 101202G i skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 203 wraz z budową oświetlenia drogowego w Duninowie (Gmina Ustka, Powiat Słupski, Województwo Pomorskie) - wybór partnera prywatnego w ramach umowy o PPP.

Przygotowywane samorządowe projekty PPP to:

- zagospodarowanie terenów dworca PKP w Sopocie oraz sąsiadujących z nimi terenów z udziałem podmiotów prywatnych – w trakcie wyboru partnera prywatnego dla projektu,

- budowa oraz eksploatacja drogi stanowiącej połączenie komunikacyjne z terenem inwestycyjnym „Tucznawa” w Dąbrowie Górniczej – pierwszy przetarg unieważniony (wpłynęła jedna oferta znacznie przekraczająca zarezerwowane środki budżetowe); przygotowany ponownie i uruchomiony w trybie dialogu konkurencyjnego Pzp – obecnie zakończony został dialog konkurencyjny i uczestnicy postępowania zostali zaproszeni do złożenia ofert,

- modernizacja oraz eksploatacja sieci dróg wojewódzkich w Województwie Dolnośląskim (wcześniejszy projekt się nie powiódł, Urząd Marszałkowski planuje ponowne jego uruchomienie).

Hybrydowe projekty PPP

Projekty hybrydowe polegają na jednoczesnym wykorzystaniu w projekcie PPP krajowych środków publicznych, środków pozyskanych z UE i kapitału prywatnego. W kraju nie mamy zbyt wielu przykładów takich projektów. Dotąd w tej formule zaplanowano basen w Solcu Zdroju, spalarnię w Poznaniu, projekty sieci szerokopasmowych. Jednak zwiastują one nową jakość przedsięwzięć realizowanych w nowej perspektywie budżetowej UE.

Projekty hybrydowe podlegają jednocześnie regułom PPP oraz wytycznym dotyczącym Funduszy Europejskich. Unijne wsparcie instytucjonalne zapewniają trzy instytucje unijne. EPEC (European PPP Expertise Centre) to instrument UE i EBI dla wsparcia partnerstwa publiczno-prywatnego, utworzony w 2008 r. Współtworzy regulacje KE w zakresie projektów hybrydowych w perspektywie finansowej 2014 – 2020. JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) to instrument UE dla technicznego, eksperckiego wsparcia dużych, kluczowych projektów w perspektywie finansowej 2007 – 2013. JESSICA (Joint European Suport for Sustainable Investment in City Areas) jest instrumentem UE dla finansowego i technicznego wsparcia projektów rewitalizacyjnych, w szczególności PPP, w perspektywie finansowej 2007 – 2013. W perspektywie 2014 – 2020 rola tych instytucji zwiększy się.

Projekty hybrydowe w teorii według KE

W 2007 r. JASPERS opracował i zaprezentował pięć podstawowych modeli projektów hybrydowych, w których kluczową kwestią jest sposób podziału finansowania między środkami unijnymi i pochodzącymi z sektora prywatnego.

W 2010 r. EPEC (European PPP Expertise Centre) rozwinął koncepcję wykorzystania funduszy UE w projektach PPP w publikacji Combining EU Grant Funding with PPP for Infrastructure: Conceptual Models and Case Examples. EPEC wziął pod uwagę modele zaprezentowane przez JASPERS i zaleca stosowanie czterech modeli, z czego zasadnicze, praktyczne znaczenie ma model DBFO.

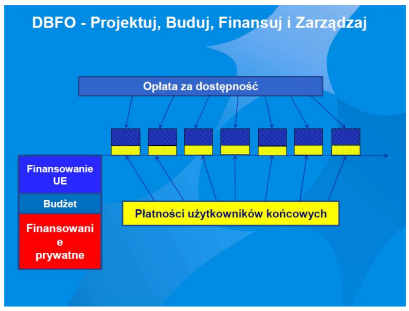
DBFO - Projektuj, Buduj, Finansuj i Zarządzaj

W tej formule możliwych jest wiele szczegółowych rozwiązań i pewnie pomysłowość i praktyka inwestorów w najbliższych latach bardzo wzbogacą teoretyczne modele. Wśród nich można wyróżnić dwa podstawowe:

1. Koszty inwestycji mogą być dzielone przez podmiot publiczny i partnera prywatnego (którzy mogą zawiązać spółkę celową do realizacji zadania). Beneficjentem jest partner prywatny lub spółka celowa, natomiast strona publiczna

ubiega się o dofinansowanie warunkowe jeszcze przed wyborem partnera prywatnego.

2. W drugim przypadku z dotacji UE współfinansowane są opłaty za dostępność. Wówczas pełen koszt inwestycji ponosi partner prywatny. Dofinansowanie unijne jest rozliczone fakturami na etapie inwestycyjnym, ale wypłacane partnerowi prywatnemu z rachunku powierniczego na etapie eksploatacji poprzez dofinansowanie opłat, które będzie musiał uiszczać podmiot publiczny. Beneficjentem jest podmiot publiczny, który ubiega się o dofinansowanie jeszcze przed wyborem partnera prywatnego.





Krzysztof Siwek
- ekspert finansowania inwestycji i PPP

Phoca PDF