



W 2009 roku Poznań przeprowadził trzy postępowania na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Ich celem było wyłonienie partnerów do realizacji dwóch parkingów typu Parkuj i Jedź (ul. Stróżyńskiego/Szymanowskiego i ul. Sobieskiego) i jednego parkingu Parkuj i Idź (ul. Poznańska). Do tych postępowań miasto przygotowało się zakładając wstępny podział ryzyk oraz dokonując analiz tzw. bankowalności i ekonomicznej biorącej pod uwagę koszty inwestycyjne, eksploatacyjne czy finansowania projektu, oraz kalkulując koszty działalności i przychody z usług parkingowych czy wynajmu dodatkowej powierzchni handlowo-biurowej.

Niestety, postępowania odwołano. W negocjacjach wzięły udział trzy firmy, ale ostatecznie nie złożyły żadnej oferty. Uznały, że nakłady jakie mają ponieść są zbyt wysokie, a warunki jakie zaoferowało miasto nie były atrakcyjne na tyle, by podjąć się takiego zadania.

Podobny finał miało postępowanie na wyłonienie partnera dla parkingu podziemnego na 200-300 miejsc pod placem Bernardyńskim. Zostało ono ogłoszone w 2010 roku. Atrakcyjna lokalizacja parkingu w pobliżu Starego Rynku miała stanowić gwarancję opłacalności przedsięwzięcia (po sąsiedzku urzędy, szpital, targowisko). Dwie wstępnie zainteresowane firmy odstąpiły od zamiaru realizacji przedsięwzięcia. Postawionym przez nich warunkiem była 50-procentowa dopłata do zadania, czego miasto nie zakładało w tym projekcie PPP.

W sondażu wykonanym podczas negocjacji przez przedstawicieli poznańskiego magistratu potencjalni prywatni partnerzy formuły PPP podkreślili szereg problemów takich projektów, w tym najistotniejszy dotyczący finansowania przedsięwzięcia.

Przedsiębiorcy mają problem z uzyskaniem kredytowania, a jeśli otrzymują kredyty to na okresy ich zdaniem zbyt krótkie (od 10 do 15 lat). Natomiast miasta jako partnerzy publiczni nie chcą kalkulować żadnych dopłat czy gotówkowych wkładów w przedsięwzięcie. Przedsiębiorcy w katalogu problemów ponadto formułują obawy o dostępność gruntów pod inwestycje. Nie chcą angażować się tam, gdzie toczą się spory o własność, ponieważ do ich rozstrzygnięcia z reguły dochodzi się dość długo. Partnerzy prywatni również wiążą obawy z ryzykiem zmian kierunków realizowanej przez miasto polityki parkingowej oraz z ryzykiem związanym z popytem na parkingi. Chodzi o to, że wątpią w wolę miast do współpracy w monitorowaniu ulicznych parkingów i podejmowaniu interwencji, by zabezpieczyć napętnienie parkingów formuły PPP i w ten sposób zapewnić uzyskanie dochodu założonego dla takiego przedsięwzięcia.

Również strona partnera publicznego dostrzega szereg barier skutkujących niepowodzeniem przedsięwzięcia PPP. Poznański magistrat na podstawie dotychczasowych doświadczeń zauważa, że partner prywatny oczekuje od miasta zbyt wysokiego poziomu dopłaty do przedsięwzięcia PPP – nawet do 50 procent kosztów budowy, co przenosi znaczącą część ryzyka ekonomicznego na stronę miasta. Ten oczekiwany przez przedsiębiorstwa poziom dopłaty wynika z uzyskiwanych przez nie kredytów i wyznaczanych dla nich krótkich okresów spłat, co z kolei właśnie zniechęca partnerów prywatnych do angażowania się w dłuższe kontrakty. Ponadto partner prywatny oczekuje od miasta poręczenia lub gwarancji. Ich udzielenie niesie z kolei konsekwencje dla poziomu zadłużenia miasta, dlatego takich zobowiązań nie biorą na siebie.

Poznań na podstawie dotychczasowych doświadczeń w PPP dopuszcza pewien stopień elastyczności w negocjacjach warunków tego rodzaju umowy i podziale ryzyka budowa - pobyt czy budowa - dostępność. W efekcie tych doświadczeń miasto przyjęło dla formuły PPP dwa scenariusze postępowania. Pierwszy wykorzystuje dotychczas wypracowaną ścieżkę postępowania, ale zakłada zmiany w założeniach na rzecz większego finansowego i operacyjnego zaangażowania miasta w projekt. Drugi scenariusz to powołanie spółki miejskiej jako strony reprezentującej podmiot publiczny w partnerstwie.

Poznań nie zraził się dotychczasowymi niepowodzeniami w budowie parkingów w formule PPP. Przygotował listę lokalizacji 15 parkingów typu „Parkuj i jedź” oraz „parkuj i idź”. Są one projektowane w obrębie lub w pobliżu strefy płatnego parkowania. Z tej listy połowa obiektów jest wyznaczona jako pierwsze w kolejności do realizacji. Poznań, nie obciążając miejskiego budżetu, chce stworzyć kompleksowy system parkingów, by uporządkować parkowanie w centrum miasta i zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej. W ten sposób dąży do uporządkowania przestrzeni publicznej i wprowadzenia do niej ładu.

Poznańskie doświadczenia PPP w budowie parkingów cz. II

Utworzono: czwartek, 23, styczeń 2014 08:31 Agnieszka Serbeńska

AS

Artykuł na podstawie wystąpienia Violetty Wabińskiej-Chmielewskiej - zastępcy dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Poznania, podczas VII Konferencji Naukowo-Technicznej „Polityka parkingowa w miastach” – Zakopane, 16-18 października 2013 r.