

A background image showing a high-speed train in motion, blurred to convey speed. The train is white with blue accents and is traveling along tracks that recede into the distance. The image is overlaid with text.

Zastosowanie modelu partnerstwa publiczno-prywatnego w kolejowych projektach infrastrukturalnych w wybranych krajach UE

Robert Frey, Magdalena Cholewa

Łódź, 30-03-2011

Plan prezentacji

1. Wyzwania w obszarze transportu kolejowego w Unii Europejskiej
2. W jaki sposób finansować inwestycje w infrastrukturę kolejową
3. Czy model PPP sprawdza się w kryzysie
4. Podsumowanie

Wyzwania w obszarze transportu kolejowego

Rewitalizacja transportu kolejowego

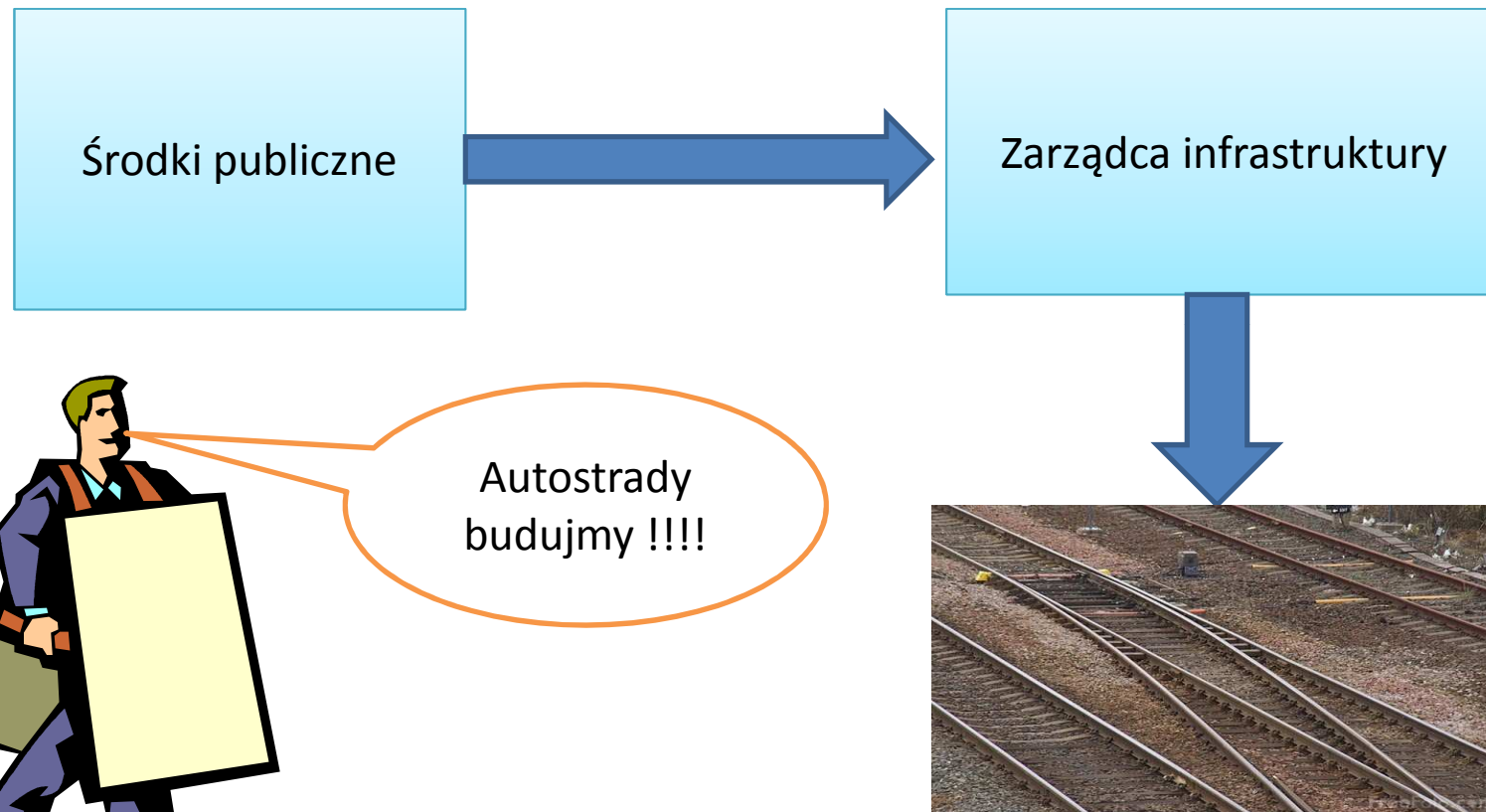
- Interoperacyjność

- Inwestycje infrastrukturalne

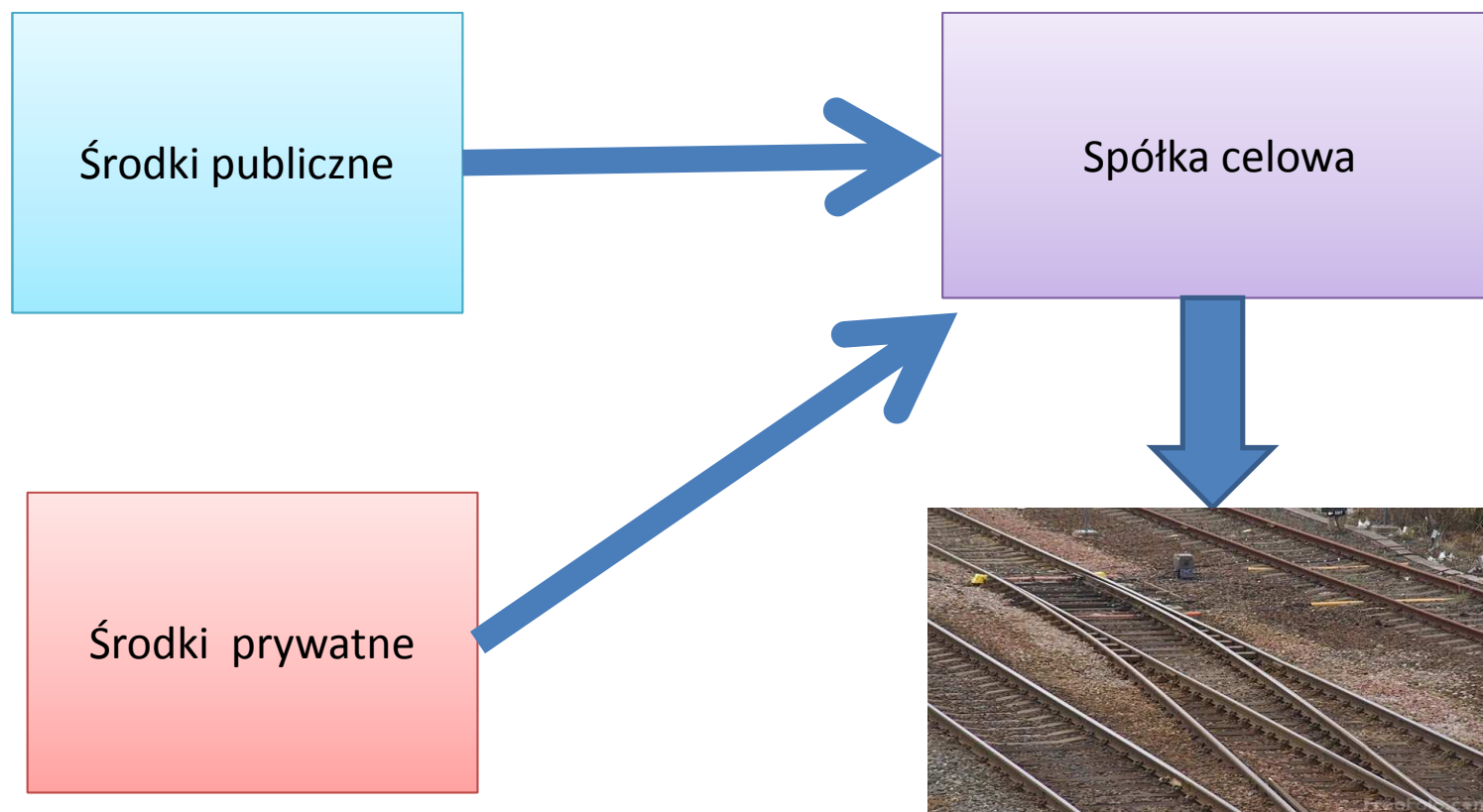
W jaki sposób finansować inwestycje w infrastrukturę kolejową?



Model klasyczny



Model alternatywny (PPP)



Czy model PPP sprawdza się w kryzysie?



Belgia

- Belgijski zarządca infrastruktury:
 - zarządza 3.578 km linii kolejowych
 - nie inwestuje własnych środków

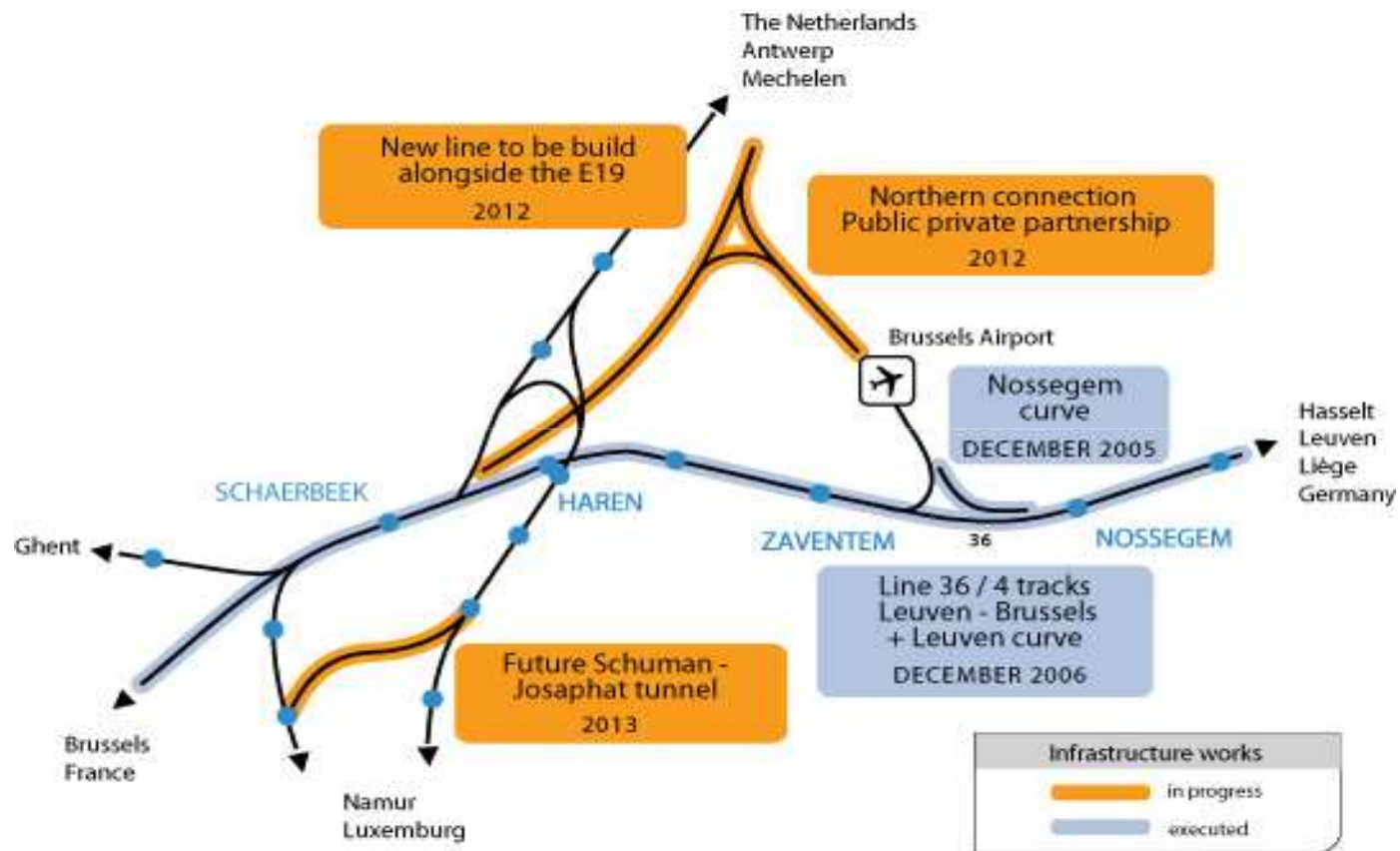


- Projekty:

Diabolo

Liefkenshoek

Diabolo



Źródło: www.infrabel.be

Diabolo - finansowanie

- Pierwsza część finansowana jest ze środków publicznych (250 mln EURO).
- Element PPP (wart 290 mln EURO) obejmuje finansowanie, projektowanie i budowę 1,1 km podziemnego połączenia pomiędzy lotniskiem w Brukseli a trójstronnym połączeniem z nową linią Schaerbeek – Mechelen.

Liefkenshoek



Źródło: www.infrabel.be

Liefkenshoek - finansowanie

- Zawarto umowę o wartości 690 mln EURO pomiędzy konsorcjum budowlanym, Europejskim Bankiem Inwestycyjnym i konsorcjum 6 innych banków.
- Wkład flamandzkiego samorządu regionalnego wynosi 107 mln EURO, natomiast Infrabel sfinansuje pozostałe 75 mln EURO.
- Przedmiotem umowy jest projekt, budowa i utrzymanie linii.

Infrabel - Nagrody

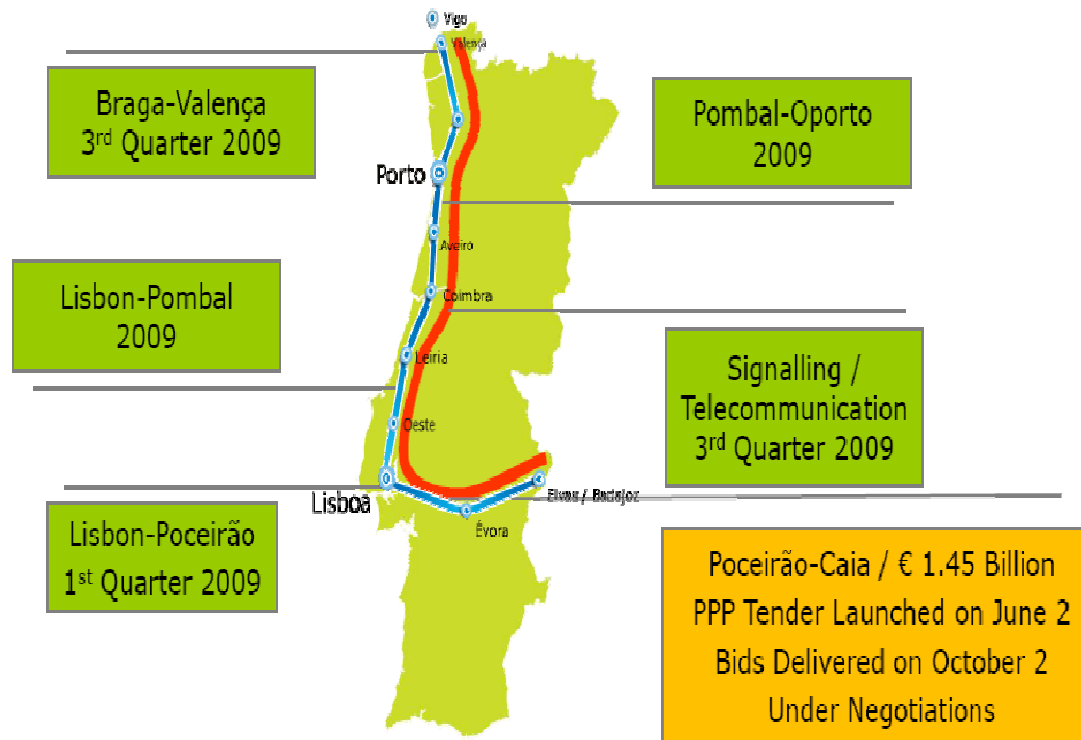
- Projekty Infrabel były dwukrotnie nagradzane w 2008 i w 2009 roku.
- W styczniu 2009 r. projekt Infrabel „Liefkenjoek” otrzymał nagrodę „*Infrastructure Deal of the Year 2008*” przyznawaną przez brytyjski magazyn PFI.
- „*Diabolo*” otrzymał tę samą nagrodę w roku 2010.

Portugalia – pięć projektów

- Portugalski rząd przeprowadza projekt budowy sieci szybkich połączeń kolejowych o długości 650 km. Celem jest zmniejszenie czasu przejazdów na najbardziej uczęszczanych trasach pomiędzy Lizboną – Porto, Porto – Vigo (Hiszpania) oraz Lizboną i Madrytem.
- W celu koordynacji budowy sieci szybkich połączeń, powołano spółkę RAVE (*Rede de Ferroviaria Alta Velocidade S.A.*).
- RAVE podzieliło zamówienia na budowę linii na 6 odrębnych PPP.
- Pięć z PPP to poszczególne sekcje infrastruktury, szóste to projekt sygnalizacyjny i telekomunikacyjny pokrywający całą sieć.

Realizacja

- Na pierwsze dwie fazy tego planu zostały ogłoszone przetargi na bazie PPP w 2009 roku (PPP Poceirão - Caia została przyznana w grudniu 2009 r.).



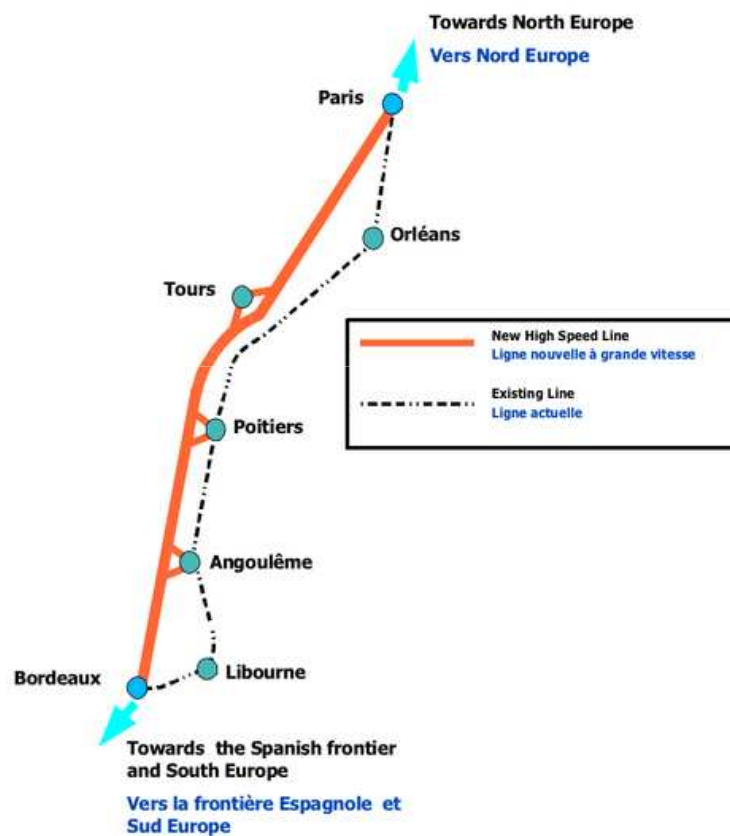
Kryzys

- Opisywane projekty PPP zostały ogłoszone jeszcze przed nastaniem kryzysu finansowego.
- Pierwszy projekt PPP z Poceirão do Caia o wartości 1,34 mld EURO osiągnął jednakże finansowe zamknięcie.
- Kontrakt na odcinek Poceirão do Caia obejmuje projektowanie, budowę i utrzymanie infrastruktury na okres 40 lat. Następny projekt na budowę odcinka do Lizbony znajduje się obecnie w fazie zamówieniowej.

Francja

- **Projekt LGV Sud Europe Atlantique**
- Wybudowanie nowej linii pomiędzy Tours i Bordeaux w celu obsługi połączeń TGV o prędkości 300 km/h.
- Planowane jest przedłużenie tych połączeń na półwysep iberyjski, aby połączyć Francję z Madrytem i Lizboną.
- Docelowo planuje się połączenie Paryża z Londynem, Brukselą i Amsterdamem.

LGV projekt



Źródło: <http://maps.thefullwiki.org/TGV>

Podsumowanie



Projekt PPP w II RP (I)

- Magistrala węglowa została wybudowana w latach 1925-1933 w celu aktywizacji eksportu produktów górnośląskich, głównie węgla.
- Do budowy kolei przystąpiono w 1925 roku opierając się na środkach państwowych.
- Wobec trudności finansowych, związanych m.in. z wielkim kryzysem, w 1931 roku budowę przejęło Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe S.A. w Paryżu.

Projekt PPP w II RP (II)

- Towarzystwo miało eksploatować linię przez 45 lat (do 1975 roku), natomiast rządowi polskiemu przysługiwało prawo wykupu po 20 latach. Cała linia (poza odcinkiem Siemkowice – Częstochowa) została oddana do eksploatacji 1 marca 1933 r. Składała się ona z dwóch części:
 - południowej: Herby Nowe – Karsznice – Inowrocław – Nowa Wieś Wielka (253 km);
 - północnej: Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia (207 km).

Podsumowanie

- PPP to optymalna konstrukcja dla inwestycji w infrastrukturę kolejową.
- Pozwala nie tylko realizować inwestycje, ale również zapewnić ich długoletnią eksploatację.
- Nawet załamania na rynku finansowym nie powodują większych perturbacji.
- Może służyć jako narzędzie łagodzenia niekorzystnych skutków kryzysu (przykład francuski).

Dziękujemy za uwagę!

House of Solutions International Sp. z o.o.
ul. Modelarska 12
40-142 Katowice

e-mail: robert.frey@houseofsolutions.eu
www.houseofsolutions.eu

House of Legal Sp. z o.o.
ul. Królewska 2/2
31-157 Kraków

e-mail: magdalena.cholewa@houseoflegal.pl
www.houseoflegal.pl

