



Torowisko tramwajowe do Mistrzejowic na komisji infrastruktury

2017-11-08

Partnerstwo publiczno-prywatne ma być narzędziem wspierającym rozwój Polskiej gospodarki - przekonywali doradcy resortu rozwoju, wskazując ambicje ministerstwa: 100 umów PPP do 2020 r. Jednym z takich projektów mogłoby być torowisko do Mistrzejowic. Czy umowa tego rodzaju dojdzie do skutku pokaże dialog z firmami prywatnymi.

Linia tramwajowa Meissnera – Mistrzejowice jest jedną z bardziej oczekiwanych przez mieszkańców inwestycji komunikacyjnych. Budżet miasta nie jest w stanie udźwignąć kosztów inwestycji w najbliższych latach, stąd decyzja, by rozważyć jej realizację w drodze partnerstwa publiczno-prywatnego. Projekt został wybrany do realizacji w pilotażowym programie, w którym może liczyć na wsparcie Ministerstwa Infrastruktury. Jeśli projekt zostanie zrealizowany będzie wzorem do naśladowania dla innych miast.

Radni, członkowie komisji infrastruktury Rady Miasta Krakowa, wysłuchali w poniedziałek informacji Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu oraz firm doradczych wynajętych przez Ministerstwo Rozwoju, którzy tłumaczyli radnym i zebranim zainteresowanym, jak mogłoby wyglądać budowanie torów tramwajowych do Mistrzejowic. Chodziło o omówienie wariantów finansowania inwestycji i realizacji jej w tzw. partnerstwie publiczno-prywatnym.

Firmy doradcze na zlecenie Ministerstwa Rozwoju przygotowały analizy dotyczące wariantów finansowania budowy torowiska tramwajowego do Mistrzejowic. Sugestia, by inwestycja powstała w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, ponieważ będzie ona dużym wysiłkiem finansowym dla miasta. A właśnie takie inwestycje powinny – zdaniem reprezentantów resortu – być obiektem partnerstwa, bo pozwalają na łatwiejsze zdobycie kapitału. MR planuje, by do 2020 r. podpisano w całej Polsce ok. 100 tego rodzaju umów.

Konsultanci resortu badają rynek i rozmawiają z pięcioma bankami, by sprawdzić, jakie będzie zainteresowanie inwestycją. Wskazują jednocześnie, że analizy brytyjskie pokazują niższy koszt całkowity inwestycji tego rodzaju prowadzonych w PPP, średnio o 17 proc. Takie przedsięwzięcia prowadzone są też sprawniej i oddawane są częściej zgodnie z przewidywanym harmonogramem – tymczasem jedynie 30 proc. tradycyjnych inwestycji kończy się w terminie zakładanym w dniu podpisania umowy.

Dziś rozważane są trzy warianty PPP. Pierwszy dotyczyłby budowy nowej linii tramwajowej, oraz późniejszego jej utrzymania przez wykonawcę. Drugi zrzuciłby na wykonawcę budowę linii oraz utrzymanie całej sieci torów tramwajowych w Krakowie. Trzeci – najmniej realny ze względu na koszty – oznaczałby też zrzucenie na partnera prywatnego kupna dodatkowych tramwajów potrzebnych do obsługi nowej linii.

Partner prywatny zarabiałby na kilku rzeczach: otrzymywałby opłatę za utrzymywanie torów w dobrym stanie (ta podlegałaby regularnej weryfikacji, zależnie od jakości pracy), a także opłatę za koszty inwestycyjne (rodzaj raty za wydatki partnera na inwestycję), oraz opłatę za jego koszty, które musiał ponieść, by zdobyć środki na inwestycję.

Zasadą partnerstwa publiczno-prywatnego jest, że wynagrodzenie partnera prywatnego zaczyna być wypłacane po oddaniu do użytku w pełni działającej infrastruktury. Później zaś



kwota wypłacana za utrzymanie torów w dobrym stanie, uzależniona jest od jakości prac. Partnerowi nie opłaca się zatem oszczędzać na utrzymywanej przez siebie infrastrukturze – tym bardziej, że umowa ma trwać powyżej 20 lat.

A te nie będą małe. W pierwszym wariantcie, koszty samej inwestycji wyniosą ok. 376 mln zł brutto, w drugim aż 691 mln zł (to koszt torowiska oraz niezbędnych modernizacji). Jeśli uda się uzyskać dotację unijną na ten projekt, będzie ona wkładem własnym miasta w koszty inwestycji – to oznaczałoby, że niższe będą koszty rocznych opłat za dostęp do torowiska, albo też krótszy będzie okres trwania umowy (co z kolei podniesie szanse znalezienia partnera, bo umowa na ponad 20 lat będzie bardzo ryzykowna dla firmy prywatnej). W pierwszym wariantcie, miasto płaciłoby co roku partnerowi ok. 29 mln zł, a w drugim ok. 89 mln zł.

Radni zebrani w czasie obrad komisji infrastruktury, najbardziej przyglądali się możliwości realizacji wariantu pierwszego, który nie oznaczałby oddania w zarządzanie torowiska w całym mieście. Mają jednak wątpliwości, czy zainteresuje on potencjalnych partnerów prywatnych. Obecnie nie została podjęta ostateczna decyzja, czy projekt zostanie zrealizowany w trybie PPP. Nie podjęto też decyzji, który z zaproponowanych przez zewnętrznych ekspertów wariant będzie wskazany jako docelowy. Tym bardziej nie jest to etap w którym można mówić o wykonawcy.