

# Finansowanie i rozwój transportu szynowego w Polsce przy współpracy EBOR na przykładzie Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej

**Aktualne możliwości inwestycyjne miast mających tabor szynowy są niewystarczające by samodzielnie mogły one doprowadzić do odnowy i modernizacji infrastruktury szynowej, nie mówiąc już o inwestycjach rozwojowych. Dodatkowy aspekt stanowi funkcjonowanie kolejowych przewozów regionalnych, które w takich aglomeracjach jak gdańska, warszawska i konurbacja śląska pełnią rolę przewozów międzymiejskich. Naturalną drogą jest więc poszukiwanie dodatkowego źródła kapitału, którego dopływ połączony z działaniami optymalizującymi zarządzanie i eksploatację doprowadziłby do spełnienia potrzeb przewozowych i oczekiwania mieszkańców.**

Takim źródłem może być współpraca z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju (EBOR), której cechy charakterystyczne na przykładzie realizowanego obecnie przez Miasto Gdańsk „Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej” będą omówione w niniejszym artykule.

## Etapy przygotowania projektu

Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR) jest międzynarodową instytucją finansową powstałą w 1991 r. z inicjatywy Francois Mitteranda, który po zmianach politycznych w Europie Wschodniej zaproponował by powstał bank regionalny, zajmujący się współfinansowaniem inwestycji w tym regionie.

Decyzją Parlamentu Europejskiego może on korzystać z funduszy pomocowych Unii Europejskiej (UE) w celu optymalizacji zgłaszanych projektów. Środki te umożliwiają sporządzenie szczegółowych analiz wykonalności danego projektu.

Na potrzeby *Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej* EBOR uruchomił środki w wysokości 800 tys. euro z EBRD EU-PHARE Bangkok Facility.

Procedura w tym przypadku była następująca. Po odbyciu wielu spotkań wstępnych, decyzją Zarządu Miasta Gdańska z 4 marca 1999 r. podpisano List Intencyjny

z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju dotyczący *Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej*, który wyraził wolę stron realizacji inwestycji związanych z poprawą systemu komunikacji zbiorowej w Gdańsku. List ten określił dalsze kroki postępowania do momentu podpisania Listu Mandatowego i Umowy Kredytowej.

Jednocześnie EBOR z własnych środków sfinansował wykonanie *Analizy identyfikacji programu priorytetów inwestycyjnych Miasta*. Prace studialne przeprowadziła – wybrana w drodze przetargu EBOR w porozumieniu z Miastem – firma konsultingowa LAWGIBB Transport Planning z Wielkiej Brytanii. Prace trwały 3 miesiące.

Kolejnymi decyzjami Zarządu Miasto Gdańsk odniosło się do analiz dokonując wyboru priorytetów inwestycyjnych. Zostały one umieszczone w tzw. Liście Mandatowym, podpisanym 9 listopada 1999 r., stanowiącym kolejny dokument, rodzący już konsekwencje finansowe dla Miasta. Określa on zakres współpracy nad projektem i wzajemne zobowiązania stron dotyczące szczegółowych analiz technicznych i finansowych wykonalności projektu w zakresie terminów i instytucjonalnym.

Latem tego roku przeprowadzono wspólnie z EBOR dwustopniowy przetarg, w wyniku którego dokonano wyboru dwóch firm konsultingowych zgodnie z wytycznymi banku. Jednej, która zajmuje się bezpośrednio sporządzeniem szczegółowej analizy technicznej wykonalności projektu; drugiej, która bada kondycję finansów miejskich.

Obecnie znajdujemy się na tym etapie. Sporządzenie analiz, obejmujące wykonanie projekcji inwestycyjnych i obliczenie stopy zwrotu poszczególnych komponentów projektu, umożliwi podpisanie umowy kredytowej.

## Zakres rzeczowy projektu

W wyniku analiz, mających na celu identyfikację wykonalności projektu, przeprowadzonych na zlecenie EBOR, określono pięć komponentów wchodzących w skład projektu. Są nimi:

- 1) wprowadzenie elektronicznego systemu biletowania,
- 2) odnowienie torów tramwajowych,
- 3) odnowienie taboru komunikacji publicznej, w tym remont taboru eksploatowanego oraz zakup nowego taboru tramwajowego i autobusowego,
- 4) system sterowania ruchem,
- 5) budowa nowego zintegrowanego węzła transportowego Gdańsk Śródmieście, obejmującego przedłużenie infrastruktury Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM).

Przewiduje się, iż w 2001 r. zostanie zaciągnięty kredyt w wysokości 50 mln zł, jako pierwsza transza kredytowania komponentów projektu.

Jednocześnie Miasto Gdańsk na bieżąco dokonuje korekt w wyniku postępu prac analitycznych. Głównym ich celem jest optymalne wykorzystanie środków finansowych. W wyniku na bieżąco prowadzonych konsultacji i współpracy Prezydenta Miasta Gdańska z władzami Sopotu, Gdyni i dyrekcji Zakładu Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście 16 sierpnia br. podpisano porozumienie, które określa harmonogram wdrażania i zasady eksploatacji karty bezkontak-

towej jako wspólnego biletu elektronicznego, za pośrednictwem którego realizowane będą opłaty za przejazd środkami komunikacji miejskiej i SKM, dokonując tym samym przygotowania Trójmiasta do realizacji pierwszego komponentu projektu, a jednocześnie wdrażając elementy integracji tak oczekiwanej przez mieszkańców.

Porozumienie zawiera zasadę przeniesienia kosztów wdrożenia systemu i samych urządzeń na operatora systemu, którego własnością pozostaną montowane urządzenia. Uczestnicy zaś ponosić będą jedynie roczne opłaty eksploatacyjne, które wielkością będą zbliżone do kosztów kredytu. Przyjęcie takiego rozwiązania umożliwi przeznaczenie zwolnionych w ten sposób środków z ogólnej puli kredytu na inne komponenty projektu, które wymagają jednorazowego, znaczniejszego zaangażowania kapitałowego.

### **Przewidywane efekty współpracy**

Zasadniczym celem współpracy z EBOR jest uzyskanie kredytu. Miasto odniesie jednak dodatkowe korzyści w wyniku kontaktów z bankiem, które można podzielić na dwie kategorie – są to korzyści dla komunikacji oraz finansów miejskich.

Przeprowadzone analizy komunikacji miejskiej w Gdańsku, zawierające po kilka wariantów programu inwestycyjnego dla każdego komponentu, ułatwią władzom miasta podejmowanie decyzji w zakresie modernizacji transportu komunalnego. Badania te w sposób szczegółowy ujmują koszty nieu względniacie dotychczas w badaniach miasta, takie jak np. koszty środowiskowe (zmiany poziomu zanieczyszczenia i hałasu związane ze wzrostem ruchu samochodów osobowych) i koszty straty czasu użytkowników niedoinwestowanej komunikacji komunalnej. Istotnym efektem prowadzonych prac analitycznych jest dla decydentów miejskich wytyczna EBOR, obligująca konsultantów do wykonania analiz optymalizacji inwestycji oraz analiz strukturalnych podmiotów, które będą bezpośrednimi beneficjentami pozyskiwanych środków finansowych przez miasto. Ma to uchronić przed swego rodzaju „przejedzeniem” środków i zapewnić jak największe efekty ich pozyskania.

Współpraca z EBOR ma też ogromne znaczenie dla finansów miejskich. W ramach wymaganych przez EBOR analiz, oddzielny zespół konsultantów zobowiązany jest do sporządzenia oceny wiarygodności kredytowej miasta. We wrześniu br. miasto otrzymało ocenę ratingową dla kredytów długo- i średnioterminowych w walutach krajowych i zagranicznych. Jest to ocena bardzo korzystna – BBB z pro-

gną stabilną. Dzięki pracy analityków finansowych klasyfikacja ta zostanie zweryfikowana, a Gdańsk – oceniony przez dwie uznane międzynarodowe instytucje finansowe – potwierdzi swoją pozycję wśród miast europejskich. Dodatkową, nie mniej znaczącą korzyścią analizy finansów miejskich jest długoterminowa (15-letnia) prognoza finansowa oraz program umocnienia wiarygodności kredytowej Gdańska.

Efekty współpracy z EBOR będą miały również odniesienie do szybkiej kolei miejskiej.

Dotychczasowe kontakty i wykonywane prace studialne wyodrębniły trzy generalne warianty funkcjonowania tej kolei. Jest to funkcjonowanie jej w dotychczasowych ramach PKP, wydzielenie samodzielnego podmiotu korzystającego z infrastruktury PKP oraz utworzenie nowego podmiotu prywatnego. Każdy z tych wariantów dopuszcza różne możliwości w zakresie formy subsydiowania przewozów, formy i odpłatności za korzystanie, czy też posiadanie infrastruktury i taboru. Ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP, stwarza podstawy prawne funkcjonowania różnych podmiotów. W wyniku prac studialnych, prowadzonych jeszcze przed poznaniem ostatecznej wersji ustawy, wyodrębniono dwie opcje finansowe.

**1.** W ramach kontraktu na eksploatację SKM podmioty zamawiające wchodzi w umowę z partnerem prywatnym na eksploatację i utrzymanie SKM, miasta finansują zakup taboru i modernizację infrastruktury, miasta płacą partnerowi prywatnemu opłatę za eksploatację SKM, dochód ze sprzedaży biletów zasila budżety miast.

**2.** Podmiot zamawiający wchodzi w umowę z partnerem prywatnym, którego zadaniem będzie finansowanie i dostawa taboru, finansowanie i wykonanie remontów infrastruktury, eksploatacja i utrzymanie SKM w ramach umowy franchisingu.

W obecnych realiach, jakie stwarza ustawa, dzięki współpracy konsultantów i działaniom restrukturyzacyjnym PKP, oczekujemy silnego partnera dysponującego swoim taborem, który doprowadzając do poprawy stan infrastruktury kolejowej wprowadzi nową jakość obsługi komunikacyjnej mieszkańców i regionu.

□

*Autor  
Jerzy Gwizdała  
Wiceprezydent Miasta Gdańska*