

Spis treści

WPROWADZENIE	9
I. WYDATKI NA INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ W ŚWIECIE NOWEJ PERSPEKTYWY FINANSOWEJ 2014–2020	13
1. Podział środków	13
2. Potrzeby inwestycyjne a fundusze dostępne w latach 2014–2020	16
II. EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNA ZAANGAŻOWANIA SIĘ SEKTORA PRYWATNEGO W PROCES DOSTARCZANIA INFRASTRUKTURY TRANSPORTU NA PRZYKŁADZIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ	19
1. Przesłanki angażowania się sektora prywatnego w dostarczanie infrastruktury drogowej	19
1.1. Zawodność rynku	19
1.1.1. Droga jako dobro publiczne	20
1.1.2. Droga a efekt zewnętrzny	22
1.1.3. Monopol naturalny w przypadku autostrad	23
1.1.4. Rosnące korzyści skali	24
1.1.5. Dobra społecznie pożądane	28
2. Kształtowanie cen za korzystanie z drogi	29
2.1. Definicja i rodzaje opłat	29
2.2. Funkcje opłat za korzystanie z odcinka drogi	30
2.3. Ustalanie cen i optymalna alokacja	31
2.3.1. Określenie kosztów	31
2.3.2. Efektywna alokacja a opłacalność finansowa projektu	31
2.3.3. Stawki wyższe niż koszty krańcowe (ceny monopolistyczne)	33
2.3.4. Wpływ cen powyżej kosztów krańcowych na alokację zasobów	39
2.4. Opłata jako instrument internalizacji efektów zewnętrznych	40
3. Kryterium sprawiedliwego podziału zasobów	41
4. Analiza ekonomiczna a analiza finansowa projektu	44
III. PARTNERSTWO PUBLICZNO-PRYWATNE	47
1. Definicja partnerstwa publiczno-prywatnego	47
2. Określenie pojęć	49
2.1. Władza publiczna	49
2.2. PPP a prywatyzacja	49
2.3. „Dobra publiczne” a „zadania z zakresu użyteczności publicznej”	51
2.4. Dotacje a PPP	53
2.5. Powierzenie zadań w drodze umowy	54

2.6. Powierzenie zadań w drodze aktu administracyjnego	56
2.6.1. Koncesja jako forma powierzenia zadań	57
2.6.2. Zezwolenie	59
2.6.3. Spółka prawa handlowego jako organ administracji	60
2.6.4. PPP a zobowiązania sektora finansów publicznych	62
3. Ramy prawne partnerstwa publiczno-prywatnego w Polsce	63
3.1. Ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym	64
3.2. Ustawa o koncesji na roboty budowlane lub usługi	68
3.3. Modele PPP w programie budowy autostrad w Polsce – wprowadzenie	68
3.4. Drogowe spółki specjalnego przeznaczenia	72
4. Zasady wyboru partnera prywatnego	72
IV. FINANSOWANIE SPÓŁKI PROJEKTOWEJ	77
1. Inicjatywy dotyczące innowacyjnego finansowania w UE	77
2. Specyfika modelu finansowania infrastruktury – <i>project finance</i>	79
3. Źródła finansowania spółki projektowej	81
3.1. Kapitał własny	82
3.2. Finansowanie hybrydowe typu <i>mezzanine</i>	84
3.2.1. Obligacje przychodowe – konstrukcja i emitenci	86
3.3. Finansowanie dłużne	89
3.3.1. Rynek krajowy obligacji przedsiębiorstw	89
3.3.2. Obligacje przychodowe w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego	92
3.3.3. Finansowanie na rynku euroobligacji	95
3.3.4. Model finansowania dłużnego drogowych spółek specjalnego przeznaczenia	97
4. Program rządowy „Inwestycje Polskie”	99
5. Instrument finansowy: płatności zaliczkowe dla wykonawców w projektach infrastrukturalnych współfinansowanych ze środków europejskich (z Funduszu Spójności)	101
5.1. Płatności zaliczkowe z Unii Europejskiej (DG Regio) do odpowiedzialnej instytucji w Polsce (Ministerstwa Rozwoju Regionalnego)	102
5.2. Możliwości płatności zaliczkowych poprzez odpowiedzialne instytucje w Polsce	103
5.3. Zaliczka na gruncie ustawy o finansach publicznych	105
5.4. Dopuszczalność płatności zaliczkowych w umowach już realizowanych	105
5.5. Zmiana sposobu płatności w odniesieniu do umów już istniejących, bez klauzul zaliczkowych	106
5.6. Płatność częściowa	106

5.6.1. Płatność częściowa zdyskontowana	108
5.6.2. Zbycie wierzytelności w drodze faktoringu	108
5.6.3. Zastosowanie akredytywy dokumentowej	109

V. WYBRANE RODZAJE RYZYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA PRZYKŁADZIE

PROJEKTU AUTOSTRADOWEGO	111
1. Ryzyko popytu (ryzyko zmienności przychodów)	111
2. Sieciowy charakter infrastruktury transportowej	112
3. Zagadnienia dotyczące zabezpieczeń i masy upadłości	112
4. Ryzyko wypowiedzenia umowy/cofnięcia koncesji	113
5. Ryzyko technologiczne	115
6. Ryzyko związane z projektowaniem i budową	115
7. Ryzyko zarządzania i utrzymywania autostrady	116
8. Ryzyko związane z przekazaniem obiektów autostrady płatnej	117
9. Ryzyko regulacyjne i prawne	117
10. Ryzyko polityczne	117
11. Ryzyko siły wyższej	118
12. Ryzyko finansowe	118
12.1. Ryzyko inflacji	119
12.2. Ryzyko kursu walutowego	119
12.3. Ryzyko stóp procentowych	120
13. Wybrane sposoby zabezpieczania się przed ryzykiem	120
13.1. Rachunek powierniczy	120
13.2. Umowy wsparcia w emisji obligacji przychodowych	123
13.3. Klauzule kredytowe	125
14. Wsparcie rządowe	127
14.1. Kompensacja na wypadek nieprzewidzianych wydatków ponoszonych przez koncesjonariusza	127
14.2. Gwarancje osiągnięcia minimalnego poziomu przychodu	129
14.3. Gwarancje Skarbu Państwa – zagadnienia ogólne	130
14.4. Podział zysku	131

VI. ANALIZA EKONOMICZNA. ZASTOSOWANIE PRAKTYCZNE 133

1. Założenia i metodologia	133
1.1. Ocena użyteczności autostrady	134
1.2. Koszty eksploatacji pojazdów	134
1.3. Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej	136
1.4. Koszt wypadków drogowych i ofiar	138
1.5. Koszty zanieczyszczenia środowiska	140
1.6. Założenia dotyczące natężenia i struktury ruchu drogowego w Polsce	142

2. Obliczenia korzyści ekonomiczno-społecznych przejezdności odcinka C autostrady A2	143
2.1. Charakterystyka odcinka C autostrady A2 i przyległych odcinków	143
2.2. Oszacowanie korzyści wynikających z wcześniejszego otwarcia odcinka C uzyskanych bezpośrednio na odcinku C	144
2.2.1. Koszty eksploatacji	145
2.2.2. Koszty czasu	145
2.2.3. Koszty ofiar	146
2.2.5. Koszty zanieczyszczeń	147
2.3. Obliczenie korzyści związanych ze wzrostem natężenia ruchu na pozostałych odcinkach A2 w wyniku przejezdności odcinka C	147
2.3.1. Koszty eksploatacji	147
2.3.2. Koszty czasu	148
2.3.3. Koszty ofiar	148
2.3.4. Koszty zanieczyszczeń	148
2.4. Oszacowanie korzyści związanych z przeniesieniem ruchu z drogi alternatywnej i skróceniem dystansu Warszawa–Stryków o 30 km	149
2.5. Wzrost PKB województwa mazowieckiego	150
2.6. Efekty wizerunkowe oraz wpływ na wzrost turystyki	151
3. Podsumowanie	152
BIBLIOGRAFIA	155
SPIS TABEL	163
SPIS RYSUNKÓW	165