

Podaż goni popyt.

Z miernym skutkiem

„Twarde” projekty PPP w Polsce dominują nad „miękkimi”, ale i tych, i tych realizuje się niewiele

Anna
Gołasa



a.golasa@pb.pl ☎ 22-250-29-21

Choć z roku na rok rośnie liczba inicjatyw PPP w Polsce, w porównaniu z Europą Zachodnią ta formuła u nas raczkuje.

– Wynika to m.in. z zainteresowania sektora publicznego wdrażaniem tylko niektórych projektów, a także kosztownego i długotrwałego procesu przygotowania dokumentacji i wyboru inwestora – mówi Grzegorz Tryc z portalu P3.

Dodaje, że podmioty publiczne mają często zbyt duże oczekiwania wobec sektora prywatnego. Obowiązują się ponadto posiadania o korupcję.

– W Polsce brakuje też praktycznych przewodników, opisujących sposób przygotowania dokumentacji i działań, jakie należy podejmować, by z sukcesem wdrożyć projekty partnerstwa – twierdzi Grzegorz Tryc.

Infrastruktura kontra usługi
Przeważającą część inwestycji realizowanych w formule PPP stanowią projekty „twarde”.

– Zaliczamy do nich budowę i modernizację budynków, dróg, autostrad, parkingów, urządzeń wodno-kanalizacyjnych i spalarni śmieci, a także rozbudowę lotnisk i portów – wylicza Agnieszka Zaborowska, prawnik, specjalizująca się w zamówieniach publicznych.

W projektach „miękkich” partnerowi prywatnemu zleca się jedynie świadczenie usług w oparciu o powierzoną infrastrukturę, np. realizację przewozów autokarowych.

Zdaniem ekspertów większe znaczenie dla ogólnokrajowego rozwoju mają przedsięwzięcia „twarde”.

– Liczba dworców, dróg, budynków użyteczności publicznej, które wymagają odnowienia i utrzymania, jest ogromna – wskazuje dr Przemysław Magaczewski, radca prawny w kancelarii Euroius.

Grzegorz Tryc dodaje, że rozwój infrastruktury pu-

blicznej przyciąga inwestorów i ożywia obszary nieaktywne gospodarczo.

Dominuje budowa

Z pomysłami na przedsięwzięcia „twarde” wystartowały samorządy z województwa pomorskiego. Plany budowy parkingów podziemnych w mieście i kolumbariów na cmentarzach komunalnych powzięto w Gdańsku. Miasto chce wybudować także dwie szkoły publiczne.

– W zamian inwestorowi zostaną przekazane nieruchomości w atrakcyjnych częściach miasta, zabudowane szkołami przeznaczonymi do likwidacji – mówi Bogna Zuba-Zabielska, p.o. kierownik centrum partnerstwa i biznesu Urzędu Miasta w Gdańsku.

W ramach formuły PPP w Sopocie powstanie kompleks nowego dworca kolejowego m.in. z hotelem, centrum handlowym i parkingami.

Na przedsięwzięcia infrastrukturalne zdecydował się także Kraków.

– Udzielono dwóch koncesji na projekt i budowę parkingu podziemnego na pl. Na Groblach oraz cmentarza w Podgórkach Tynieckich ze spopielnarnią zwłok – mówi Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta Krakowa.

Parking zaprojektowano na 600 miejsc postojowych. W grudniu 2009 r. oddano go do eksploatacji. Cmentarz i spopielnarnia znajdują się natomiast w fazie projektowania.

Do przedsięwzięć infrastrukturalnych przekonują się również mniejsze gminy.

– Przedmiotem koncesji jest projekt i budowa parkingu dla samochodów osobowych z myjnią samoobsługową w Suchej Beskidzkiej – mówi Tadeusz Woźniak, sekretarz gminy Sucha Beskidzka.

Wyjaśnia, że wynagrodzeniem koncesjonariusza będzie prawo do pobierania opłat za korzystanie z obiektu przez osoby trzecie. Oddanie parkingu do użytkowania zaplanowano na czerwiec 2012 r.

Według Katarzyny Dwórzniak, eksperta z Krajowej Izby Gospodarczej, formuła PPP pozwala skrócić czas budowy

dzięki nowoczesnym rozwiązaniom i dużej efektywności działań sektora prywatnego.

Na realizację przedsięwzięcia „miękkiego” zdecydowała się natomiast Ustka.

– W ramach umowy o PPP partner prywatny ma obowiązek zapewnienia przewozów osób na terenie gminy w określonych godzinach, w tym dowóz uczniów do szkół – mówi Monika Adamczewska, specjalista ds. zamówień publicznych w urzędzie gminy Ustka.

Polskie utrudnienia

Mimo prób współpracy podejmowanych przez samorządy i prywatnych inwestorów rozwój zarówno przedsięwzięć „twardych”, jak i „miękkich” jest ograniczony. Projekty często upadają jeszcze na etapie pomysłu.

– Polacy mają niewielkie doświadczenie w zastosowaniu formuły partnerstwa publiczno-prywatnego i wciąż są nieufni wobec przedsięwzięć realizowanych wspólnie przez podmioty publiczne i partnerów prywatnych – uważa Wioleta Witczak z biura prasowego Ministerstwa Gospodarki.

Na tle Europy wypadamy blade pod względem rozwoju PPP.

– Udział Polski w europejskim rynku partnerstwa publiczno-prywatnego wynosi 1,7 proc., tymczasem w Wielkiej Brytanii to 53 proc., a w Hiszpanii 11 proc. – wylicza Katarzyna Dwórzniak.

Dodaje, że w Wielkiej Brytanii wartość projektów, zrealizowanych w PPP w latach 2010-11 to 8 miliardów funtów. Dla porównania, koszt umów zawartych w Polsce od 2009 r. do września 2011 r. wyniósł około 625 mln. zł.

Według Michała Kurzyńskiego, radcy prawnego z kancelarii Kurzyński, Kosiński, Łyszyk i Wspólnicy, założenia projektów oferowanych przez partnerów publicznych nie trafiają w oczekiwania i możliwości sektora prywatnego, czego wynikiem jest bardzo mała liczba realizowanych umów. Michał Kurzyński tłumaczy, że strona publiczna powinna zrozumieć, że projektu PPP nie da się przygotować dobrze, jeśli jest to robione w pośpiechu, bez pogłębionych analiz i konsultacji z rynkiem.



► **PPP DLA POSTĘPU:** Finansowanie przedsięwzięć publicznych w formule PPP ma pozytywny wpływ na gospodarkę kraju. Partnerstwo pozwala bowiem na rozwój infrastruktury i świadczenie usług w sytuacji ograniczonego dostępu do kapitału publicznego – mówi Katarzyna Dwórzniak, ekspert z Krajowej Izby Gospodarczej. [FOT. ARC]