

Krystyna Brzozowska

Innowacyjność partnerstwa publiczno-prywatnego w rozwoju infrastruktury transportu w Europie

Ekonomiczne Problemy Usług nr 59, 37-50

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

KRYSTYNA BRZOZOWSKA*

INNOWACYJNOŚĆ PARTNERSTWA PUBLICZNO-PRYWATNEGO W ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W EUROPIE

Wprowadzenie

W obliczu ogromnych wyzwań związanych z koniecznością uzupełnienia luk w rozwoju infrastruktury publicznej partnerstwo publiczno-prywatne staje się coraz bardziej popularnym mechanizmem prowadzenia, finansowania i eksploatacji inwestycji infrastrukturalnych w większości krajów europejskich. Bezkonkurencyjnym liderem we włączaniu sektora prywatnego w dziedzinę do tej pory zarezerwowaną dla sektora publicznego jest Wielka Brytania. Również w innych krajach, po wprowadzeniu koniecznych zmian w przepisach prawnych, formuła partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) dynamicznie się rozwija.

Zwiększony nacisk na środki budżetowe oraz wymagająca finansowania znacząca luka infrastrukturalna w Europie stanowią asumpt dla władz krajów europejskich do zwiększenia stosowania PPP w celu dostarczenia najbardziej potrzebnej infrastruktury transportu i infrastruktury społecznej¹. Ważnym czynnikiem przyspieszenia rozwoju PPP są także tzw. kryteria z Maastricht w zakresie proporcji między deficytem budżetowym a PKB i długiem publicznym.

Celem niniejszego opracowania jest wskazanie, w jaki sposób regulacje prawne stymulują lub spowalniają implementację PPP, jakie podejście mają

* Prof. dr hab. Krystyna Brzozowska – Uniwersytet Szczeciński.

¹ *A Practical Guide to PPP in Europe*, 2nd ed., M. Button (ed.), City & Financial Publishing, Surrey 2008, s. 1.

kraje UE do PPP ze wskazaniem rzeczywistych i potencjalnych efektów stosowania formuł PPP w poszczególnych krajach członkowskich UE.

1. Innowacyjność PPP

Innowacyjność obejmuje działania, których ostatecznym celem ma być wprowadzenie zmian w organizacji, na rynku, w technologii, zwyczajach itp.². Według GUS działalność innowacyjna dotyczy wielu przedsięwzięć o charakterze naukowym, technicznym, organizacyjnym, finansowym i komercyjnym, których celem jest opracowanie i wdrożenie nowych lub istotnie ulepszonych produktów i procesów, przy czym produkty te i procesy są nowe przynajmniej z punktu widzenia wprowadzającego je przedsiębiorstwa³.

Biorąc pod uwagę przytoczone definicje, można założyć, że innowacyjność PPP polega na wejściu przez sektor prywatny w dziedzinę zarezerwowaną do tej pory dla sektora publicznego. Wejście takie nie jest nieograniczone. Sektor publiczny nadal pozostaje odpowiedzialny wobec społeczeństwa za dostarczanie usług infrastrukturalnych na satysfakcjonującym poziomie lokalną poziomie i z tej odpowiedzialności nie może zostać zwolniony. Z tego też powodu wejście sektora prywatnego w każdym przypadku nosi znamiona współpracy publiczno-prywatnej, a dla zagwarantowania publicznej użyteczności świadczonych przez sektor prywatny usług infrastrukturalnych podjęcie takiej współpracy jest uwarunkowane bezwzględnym spełnieniem wielu kryteriów stawianych przez władze publiczne na mocy obowiązującego prawa.

Udana implementacja PPP powinna przynieść korzyści trzem stronom:

- społeczeństwu jako odbiorcom końcowym korzystającym z usług infrastrukturalnych,
- podmiotom publicznym odpowiedzialnym za dostarczanie usług publicznych,
- zaangażowanym podmiotom prywatnym, zainteresowanym uzyskaniem indywidualnych nadwyżek dla siebie.

Wdrażanie PPP nie jest łatwym zadaniem. Oprócz udanych przypadków zaangażowania sektora prywatnego w tę sferę występują liczne przypadki, gdzie

² J. Schumpeter, *Teoria rozwoju gospodarczego*, PWN, Warszawa 1960, s. 104.

³ *Działalność innowacyjna przedsiębiorstw w latach 2004–2008*, Departament Przemysłu, GUS, Warszawa 2007, s. 1.

PPP się nie sprawdziło lub nie przyniosło satysfakcjonujących rezultatów dla zainteresowanych stron.

Jednym z głównych problemów jest niedopasowanie przepisów prawnych, zabezpieczających zarówno interesy sektora publicznego, jak i sektora prywatnego. Na przykład brytyjskie regulacje dotyczące wdrażania PPP w ramach programu *Private Finance Initiative* podlegały kilkakrotnym zmianom i uzupełnieniom, aż zaczęły przynosić zakładane efekty. W Polsce PPP nadal pozostaje problemem nie do końca rozwiązany, mimo podejmowanych w ostatnich latach prób stworzenia odpowiednich ram prawnych i nawet uchwalenia ustawy o PPP. Można podać także przykłady niedopasowania warunków cenowych (taryfowych) do oczekiwań użytkowników infrastruktury – np. tunel Warnowquerung w Rostocku czy autostrada A-2 w Polsce, gdzie kierowcy zaczęli omijać nowoczesne połączenia, zapewniające szybkie przemieszczanie, i wybierać dużo gorszej jakości połączenia bezpłatne.

2. Prawo w zakresie PPP na terenie Europy

Istotą współpracy w ramach PPP jest dostarczanie przez podmioty sektora prywatnego kapitału oraz obciążenie ich obowiązkiem realizacji projektu w zakładanym terminie, przy jednoczesnym zachowaniu przez sektor publiczny odpowiedzialności za dostarczenie obywatelom usług publicznych w zakresie i na poziomie zapewniającym rozwój gospodarczy i podnoszenie jakości życia. Elementami wyróżniającymi PPP są: długoterminowa (nawet do ponad 30 lat) realizacja projektów, transfer ryzyka do sektora prywatnego, różnorodność form kontraktów stanowiących podstawę współpracy między sektorem publicznym i prywatnym⁴.

Wzrost zainteresowania ze strony i sektora publicznego, i sektora prywatnego możliwościami włączania zasobów finansowych Unii Europejskiej do finansowania inwestycji realizowanych w ramach PPP spowodował konieczność ujednoczenia regulacji na szczeblu unijnym, które, jak pokazuje doświadczenie, mogą ułatwiać lub utrudniać rozwój PPP.

⁴ United Nations Economic Commission for Europe, *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships*, New York – Geneva 2007, s. 1; za: *Co zmienić, by rozwinąć PPP w Polsce*, Forum Rozwoju Edukacji Ekonomicznej, Warszawa 2008, s. 6.

Ważnym czynnikiem wspierającym PPP są naciski budżetowe wywoływane niedoborem wolnych środków na finansowanie kapitałochłonnych inwestycji publicznych, ale także zapisami Traktatu z Maastricht, które niejako nakazują „wyprowadzenie” finansowania inwestycji infrastrukturalnych poza budżet. Zgodnie z Traktatem z Maastricht z 1996 roku Komisja Europejska nadzoruje budżety krajów członkowskich w celu wykrycia błędów w zarządzaniu długiem publicznym, na podstawie⁵:

- kryterium stosunku między planowanym a rzeczywistym deficytem finansów publicznych a PKB, który nie może przekroczyć wartości bazowej na poziomie 3%;
- kryterium stosunku między długiem publicznym a PKB, który nie może być wyższy niż 60% PKB.

Postawione kryteria przyczyniły się w wielu krajach europejskich (na przykład w Hiszpanii, Portugalii, Włoszech) do dynamicznego rozwoju PPP, a głównie form związanych z kapitałowym zaangażowaniem sektora prywatnego. Wykorzystanie formuły PPP pozwala państwom niespełniającym kryteriów lub stojącym na granicy ich przekroczenia na realizację inwestycji infrastrukturalnych ważnych w aspekcie oczekiwań społecznych poprzez „wyprowadzenie” wydatków inwestycyjnych poza budżet państwa i tym samym ograniczenie rozmiarów długu publicznego, nie narażając się na ryzyko przekroczenia proporcji ustalonych w Traktacie z Maastricht⁶.

Wspólne przedsięwzięcia publiczno-prywatne zainicjowano w Wielkiej Brytanii w 1992 roku w ramach koncepcji PFI (*Private Finance Initiative*). Po kilku latach funkcjonowania PFI nie jest już postrzegane przez rząd jako niekonwencjonalne finansowanie, ale staje się preferowaną metodą zarządzania

⁵ D. Hall, *PPPs in the UE – a critical appraisal*, October 2008, www.psir.org, s. 7.

⁶ Z drugiej strony stanowisko Urzędu Statystycznego UE EUROSTAT z 2004 roku na temat ewidencjonowania transakcji PPP jako aktywów niepublicznych wyłącznie w przypadku jednoczesnego spełnienia dwóch następujących warunków: partner prywatny ponosi ryzyko budowy oraz partner prywatny ponosi ryzyko dostępności lub ryzyko popytu albo oba rodzaje ryzyka, może wpływać na osłabienie zainteresowania wdrażaniem projektów PPP. Takie podejście z góry eliminuje część projektów PPP, ponieważ dla samorządów terytorialnych, mających kłopoty z utrzymaniem w rozsądnych granicach deficytu budżetowego i długu publicznego, z uwagi na rosnące wydatki budżetowe przy stagnacyjnym poziomie dochodów budżetowych jakkolwiek wzrost zobowiązań przyczyni się do powiększenia obu mierników. W konsekwencji władze publiczne będą bronić się przed aplikowaniem projektów PPP i tym samym ważne z punktu widzenia społecznego projekty inwestycyjne albo nie zostaną zrealizowane, albo ich realizacja będzie opóźniana, głównie z uwagi na brak wolnych środków budżetowych na finansowanie inwestycji publicznych w systemie tradycyjnym.

nowymi aktywami i związanymi z nimi usługami. Modele PFI znajdują zastosowanie również w projektach infrastruktury transportowej. Inne kraje europejskie, które prowadziły do niedawna bardziej zachowawczą politykę w zakresie roli sektora publicznego w rozwoju i finansowaniu infrastruktury, coraz aktywniej podejmują działania partnerskie. Wyrazem aktywnego podejścia do PPP są regulacje prawne na poziomie Unii Europejskiej oraz poszczególnych krajów członkowskich.

Najbardziej znaczący krok w kierunku ujednoczenia przepisów prawnych UE stosowanych w PPP i ustanowienia generalnego zakresu PPP w Europie został zrobiony w kwietniu 2004 roku, kiedy przyjęto pakiet zmian mających na celu uproszczenie i ulepszenie reżimu UE w zakresie zamówień publicznych (pakiet ten zawiera dwie dyrektywy zmieniające dwie poprzednie i konsolidujące trzy poprzednie dyrektywy dotyczące dostaw, usług i robót w jedną), a Komisja Europejska opublikowała *Zieloną Księgę* dotyczącą „PPP i unijnego prawa dotyczącego umów publicznych i koncesji” w celu poznania opinii publicznej na temat tego, jak obowiązujące zasady i przepisy działają w praktyce i czy są one wystarczająco klarowne i dopasowane do imperatywów i cech charakterystycznych PPP. *Zielona Księga* miała ukazać zakres stosowania regulacji UE⁷.

W listopadzie 2005 roku na bazie wyników konsultacji społecznych KE wydała komunikat dotyczący PPP i prawa unijnego w zakresie zamówień publicznych i koncesji. Komunikat ten określa, że obecne prawo unijne nie zapewnia wystarczającej pod względem prawnym pewności i kompleksowości w zakresie PPP i wskazuje na konieczność zwiększenia jego klarowności. W komunikacie zidentyfikowano problemy, które wymagają rozwiązania, głównie na polu procedur dialogu konkurencyjnego, udzielania koncesji i tworzenia zinstytucjonalizowanego PPP⁸.

Następnie w 2006 roku Parlament Europejski przyjął rezolucję dotyczącą PPP i prawa unijnego w zakresie zamówień publicznych i koncesji. Rezolucja odnosi się do zagadnień podniesionych przez KE w *Zielonej Księdze* i komunikacie z listopada 2005 roku. Parlament sprzeciwia się tworzeniu oddzielnego

⁷ K. Brzozowska, *Partnerstwo publiczno-prywatne. Przestanki, możliwości, bariery*, CeDeWu, Warszawa 2006, s. 150.

⁸ *Ibidem*.

prawa dla PPP, ale przyjmuje inicjatywy legislacyjne w zakresie koncesji i wyklarowania zagadnień związanych ze zinstytucjonalizowanym PPP⁹.

Należy mieć na uwadze, że przepisy i zalecenia UE nie stanowią zestawu obligatoryjnych zapisów obowiązujących kraje członkowskie. Niektóre kraje członkowskie dla umożliwienia rozwoju PPP ustanawiają odrębne prawo pozwalające na wdrażanie PPP albo korzystają z przepisów prawa już istniejących; niektóre zaś bazują na istniejącym prawie krajowym z delegacją do przepisów unijnych. W tabeli 1 schematycznie zaprezentowano stan prawny dotyczący regulacji PPP w krajach członkowskich UE.

Tabela 1

Zakres legislacji w zakresie PPP w krajach członkowskich UE

Państwo	Regulacje prawne
Austria	Nie ma oddzielnych przepisów prawa dotyczących polityki PPP. Prawo zamówień publicznych wymaga dostosowania do dyrektyw unijnych, a także przepisów dotyczących stosowania dialogu konkurencyjnego.
Bułgaria	Nie ma specjalnej ustawy w zakresie PPP. Obowiązują dwa akty: ustawa o koncesjach z 2006 roku oraz prawo zamówień publicznych z 2004 roku. Wprowadzono także metodologiczne wytyczne dot. PPP, opracowane przez Ministerstwo Finansów, które zwięźle opisują proces podejmowania decyzji w PPP bez klarownych zasad wyboru i procedur.
Czechy	W 2006 roku uchwalono ustawę o umowach koncesyjnych i projektach koncesyjnych. Projekty autostrad są regulowane ustawą o drogach. W 2006 roku zmieniono także ustawę o zamówieniach publicznych.
Dania	Rozporządzenie rządu nr 1394 z 1994 roku w zakresie stosowania PPP zobowiązujące wszystkie organy centralne do oceny efektywności ekonomicznej projektów przy zastosowaniu publiczno-prywatnego komparatora. Przy projektach PPP powinny być uwzględniane także przepisy podatkowe, prawa dzierżawy, finansów publicznych, warunków uzgodnionych dokumentów i prawa zamówień publicznych.
Finlandia	Projekty PPP podlegają regulacjom prawa kontraktowego, prawa przedsiębiorstw i ustawie o rynku kapitałowym. Ponadto pod uwagę są brane przepisy o ochronie środowiska, podatkowe, o zamówieniach publicznych.
Francja	W roku 2004 wydano rozporządzenie rządu wprowadzające koncepcję kontraktów partnerstwa (<i>contrats de partenariat</i>) zawierające różne techniki zamówień publicznych (tradycyjne, jak i instrumenty PPP) stosowane przy projektach.
Grecja	W roku 2005 uchwalono tymczasowe prawo o PPP. Prawo to odnosi się głównie do małych i średnich projektów.

⁹ *A Practical Guide to PPP...*, *op.cit.*, s. 18.

Hiszpania	Prawo Ogólne Publicznych Kontraktów z 2007 roku dotyczące zawiązywania współpracy między sektorem publicznym i prywatnym.
Holandia	Nie ma specjalnych regulacji prawnych dotyczących PPP. Regulacje dotyczące PPP są zawarte w holenderskim prawie cywilnym, prawie europejskim, prawie budowlanym, prawie o ochronie środowiska, prawie planowania i gospodarki przestrzennej, prawie gospodarczym, prawie podatkowym, prawie zamówień publicznych, pomocy publicznej i różnych branżowych przepisach.
Irlandia	Od roku 2002 działa ustawa o PPP. Wraz z nią działają inne akty, takie jak ustawa o drogach, ustawa o transporcie (infrastruktura kolejowa).
Niemcy	W 2005 roku uchwalono ustawę o przyspieszeniu PPP w Niemczech, która zmieniła niektóre zapisy innych ustaw odgrywających ważną rolę w implementowaniu projektów PPP (prawo zamówień publicznych, prawo podatkowe, prawo inwestycyjne, prawo budżetowe, ustawa federalna o finansowaniu prywatnych dróg).
Norwegia	Nie ma specjalnego prawa regulującego PPP i nie przewiduje się uchwalenia takich przepisów w przyszłości. Zastosowanie znajdują przepisy o zamówieniach publicznych.
Polska	Ustawa o PPP z 2005 roku oraz ustawa o PPP z roku 2008, ustawa o koncesjach i robotach budowlanych, prawo zamówień publicznych.
Portugalia	Dekret nr 86/2003 zawierający wiele instrumentów prawnych regulujących PPP. Państwowa spółka holdingowa Parpublica sprawuje nadzór nad rozwojem projektów PPP, zgodnie z rozporządzeniem 35/2003. Następnym aktem prawnym jest Kodeks Postępowania Administracyjnego zawierający przepisy odnoszące się do kontraktów publicznych oraz dekret nr 69/2000 dotyczący oceny wpływu projektu na środowisko.
Rumunia	Rozporządzenie rządu nr 16/2002 dotyczące PPP, zezwalające na stosowanie nowych możliwości finansowania lokalnego rozwoju, uzupełnione rozporządzeniem nr 34/2006 dotyczącym kontraktów koncesyjnych oraz rozporządzeniem rządu nr 94/2007.
Słowacja	Nie ma oddzielnego prawa regulującego PPP. Kwestie PPP podlegają przepisom prawa zamówień publicznych, ustawy o zarządzaniu nieruchomościami państwowymi, ustawy o infrastrukturze drogowej, ustawy o spółce ds. państwowych autostrad.
Szwecja	Nie ma specjalnych regulacji odnośnie do projektów PPP.
Węgry	Ustawa o zamówieniach publicznych, ustawa o koncesjach, ustawa o lokalnych władzach.
Wielka Brytania	Nie ma specjalnych regulacji odnoszących się do PPP. Generalnie obowiązuje model tworzenia spółki SPV oraz przygotowania dokumentacji obejmującej kontrakt koncesyjny, umowę udziałowców, umowy wykonawcze, umowy finansowe.
Włochy	Prawo nr 119 z 1994 roku zwane prawem Merloniego. Kolejne obowiązujące regulacje to: prawo nr 443 z 2001 r. zwane prawem celowym, dotyczące wdrażania dużych projektów infrastrukturalnych, dekret nr 190 z 2002 roku dotyczący stosowania schematu DBFT oraz dekret nr 163 z 2006 roku obejmujący regulacje zamówień publicznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *A Practical Guide to PPP in Europe*, 2nd ed., M. Button (ed.), City & Financial Publishing, Surrey 2008, s. 29–610.

Z jednej strony w wielu przypadkach decyzję o stanowieniu oddzielnego prawa regulującego procesy i procedury PPP podejmowały kraje, które mają mniejsze doświadczenie w implementowaniu sektora prywatnego w sferę działania sektora publicznego, a jednocześnie odczuwały stosunkowo mocno skutki występowania luki infrastrukturalnej w stosunku do innych, bardziej rozwiniętych państw. Dotyczy to takich krajów jak: Irlandia, Portugalia, Hiszpania, Włochy. Z drugiej strony dla wysoko rozwiniętych krajów (Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii) głównym impulsem do zwiększenia zainteresowania wdrażaniem PPP stały się ograniczenia Traktatu z Maastricht i rosnąca niemożność dalszego powiększenia deficytu i długu publicznego.

Jednak wydaje się, że w ostatnich latach najważniejszym bodźcem do coraz szerszego stosowania PPP (trudnego do prowadzenia, zabezpieczenia i nadzorowania) stała się dostępność funduszy unijnych, łatwiejszych do uzyskania pod warunkiem zaangażowania sektora prywatnego przy finansowaniu i prowadzeniu inwestycji o charakterze publicznym.

3. Przegląd inwestycji PPP w zakresie infrastruktury transportu w krajach UE

Rozwój PPP w poszczególnych krajach jest zróżnicowany w zależności od wpływu czynników politycznych, prawnych, ekonomicznych i kulturowych. Najważniejsze zmiany dotyczą Niemiec, Francji, Włoch i Hiszpanii, gdzie PPP rozwija się dynamicznie w ostatnich latach. W nowych krajach członkowskich UE, tak jak i w innych państwach znajdujących się na porównywalnym etapie rozwoju, potrzeby w zakresie inwestycji infrastruktury gospodarczej są ogromne. Proces prywatyzacji infrastruktury w niektórych krajach jest bardziej zaawansowany, w innych pojawiają się pierwsze oznaki prywatyzacji. Wśród tych krajów największym zaangażowaniem w kierunku wdrażania PPP odznacza się Polska, następnie, mimo nieudanego startu przed kilku laty, Czechy oraz Węgry. Badania przeprowadzone w 2004 roku przez Pricewaterhouse Coopers, a później przez City & Financial wykazały, że rozwój PPP w zakresie infrastruktury gospodarczej, a głównie transportowej w poszczególnych krajach europejskich jest bardzo zróżnicowany. Potwierdzają to wyniki przeglądu przeprowadzonego przez City & Financial w każdym kraju europejskim. Dla zobrazowania skali zrealizowanych do końca 2007 roku i planowanych projektów PPP w zakresie infrastruktury transportowej oraz oceny etapu zawansowania formuł PPP w tabeli 2 przedstawiono wykaz inwestycji w podziale na poszczególne kraje.

Tabela 2

Zrealizowane i planowane projekty PPP w zakresie infrastruktury transportu

Państwo	Zrealizowane projekty PPP w infrastrukturze transportu w latach 2000–2007	Planowane projekty PPP w infrastrukturze transportowej
Austria	Autostrada Ebelsberger Umfahrung A5 Ostregion.	W fazie negocjacji: projekt kolejowy Liefkenshoekspoorunnel, kolej podmiejska Brabo, BAM Oosterweel, Spartacus–DBFM na linii kolei podmiejskich i tramwajowych w regionie Limburg.
Bułgaria	Zarządzanie lotniskami w Warnie i Burgas na bazie koncesji, budowa niezakończonych części autostrady z Sofii do Burgas na odcinku Stara Zagora – Karnobat.	Ukończenie drogi szybkiego ruchu z Sofii do Warny na odcinku Jablanica–Soumen oraz drogi Kalotina–Sofia–Płowdiw–Swilengrad (część E80) oraz odcinków z Kalotiny do Sofii i z Płowdiw do Swilengradu.
Czechy		Przebudowa dróg R7, R10, i R4 oraz budowa nowych odcinków dróg R6, R52, R55 i D3 na trasie Praga–południowe Czechy.
Dania		Autostrada w południowej Jutlandii, IV faza budowy metra w Kopenhadze – linia Circle, tunel w porcie w Kopenhadze, most lub tunel łączący południową Danię z Femern w Niemczech, most nad Kattegatem łączący Kalundborg z Aarhus, most lub tunel na fiordach Roskilde i Odense nowa obwodnica w mieście Naestved, tunel w Aarhus, droga w Aalborg.
Finlandia	Autostrada E18 Muurla–Lohja, centrum Kamppi składające się z centralnego dworca autobusowego oraz centrum handlowego.	Budowa odcinka autostrady E18 między Koskenkyla i Kotka, dwutorowe połączenie kolejowe między Kokkola i Ylivieska.
Francja	Szybkie międzynarodowe połączenie kolejowe Perpignan–Figueras, A41 droga płatna blisko Annecy z 3-kilometrowym tunelem pod Mont Sion, płatne drogi A65 między Pau i Langon, A88 w Normandii, A63 w Gironde i A355 blisko Strasburga.	Lokalne projekty kolejowe, takie jak Mulhouse „tramwaj-pociąg”, wydłużenie linii metra w Marsylii, budowa nowych linii metra w Lyonie, kanał Seine–Europa północna łączący Compiègne/Paryż z Aubencheul-au-Bac /Calais, międzynarodowe połączenie kolei szybkiej Lyon–Turyn.

Grecja		Koncesja na budowę i eksploatację tunelu w Salonikach, koncesja na budowę odcinka drogi Malia-kos–Kleidi, koncesja na budowę drogi Ionian, koncesja na budowę odcinków drogi Korynt–Tripolis–Kalamata i Lefkro–Sparta, koncesja na budowę centralnej greckiej autostrady, koncesja na budowę odcinka drogi Elefsina–Patra–Pyrgos.
Hiszpania	Autostrada de los Vinelos w Castilla la Mancha, Autostrada del Camino między Pamploną i Logrono w Navarze, autostrada M45 w Madrycie, płatna autostrada Autopista de Levante Ocana–La Roda, płatna autostrada Toledo–Madryt, płatna droga Ibiza–San Antonio, El Burgo–Villafranca, Alto de las Pedrizas–Torremolinos, płatna autostrada wokół Alicante, płatna autostrada Cartagena–Vera, płatna droga Macanet–Platja de Aro, autostrada Santiago–Brion, autostrada płatna Oviedo–Gijon,	Linia kolei podmiejskiej z Colonia Jardin do Pozuelo i Boadilla oraz z Pinar de Chmartin do San Chinarro–Las Tablas, szybkobieżna kolej (AVE) na terytorium Hiszpanii, autostrada CV-60 odcinek l’Olleria–Gandia, droga CV-95 na odcinku Orihuela–Costa w Walencji, droga na odcinku Villena–Muro de Alcoi w Walencji, droga do Segura na odcinku Orihuela–Uardamar, droga Viario na odcinku Novelda–Ahost–Alacant w Walencji.
Holandia	Lotniska w Groningen, Doetinchem i Rotterdamie, tunel Tweede Coentunnel,	Modernizacja A12, modernizacja A15 MaVa między Maasvlekte a Vaanplein.
Irlandia	Droga N4 Kilcock–Kinnegad, droga N1/M1 Dundalk przejście zachodnie, most West-Link na autostradzie M50, przejścia na drodze N8 Rathcormac–Fermoy,	Budowa przejścia N25 Waterford, południowa obwodnica Limerick N7 – faza II, tunel Limerick, autostrada M3 Clonee–Kells, droga N6 Galway do East Ballinsloe, autostrada M7 Portaoise–Castletown I M8 Portaoise–Culahill, modernizacja autostrady M50, obszar obsługi autostrad, Metro Północne w Dublinie łączące Dublin z lotniskiem, Metro Zachodnie z Tallaght do Ballymun, linia kolei podmiejskiej Lucan Luas z Dublina do Lucan.
Niemcy	Wydłużenie, eksploatacja i utrzymanie autostrady A8 na odcinku Augsburg–Monachium (model A ukończony); rozbudowa, eksploatacja i utrzymanie odcinka autostrady A4 przy przejściu Horselberge; utrzymanie systemu drogowego w Hesji na odcinku Gross–Umstadt.	Autostrada A1 na odcinku Bremer Kreuz–Buchholz; autostrada A5 na odcinku Malsch–Offenburg; budowa, finansowanie i eksploatacja przez okres 30 lat tunelu płatnego Weserquerung–Model F.

Norwegia	Odcinek drogi E39 z Klett do Bardshaug, odcinek drogi E39 z Lyngdal do Flekkefjord.	Odcinek drogi E18 z Kristiansand do Grimstad.
Polska	Autostrada A-1 Gdańsk–Toruń, Autostrada A-4 Kraków–Katowice,	Autostrada A-1 na odcinku Stryków–Pyrzowice o długości 180,55 km, autostrada A-2 na odcinku Stryków–Konotopa o długości 95,24 km.
Portugalia	Most Vasco da Gama, płatna autostrada w zachodniej Portugalii, płatna autostrada w północnej Portugalii, program opłat dualnych (<i>shadow tolls</i>) obejmujący siedem koncesji, obsługa kolei podmiejskiej Fertagus, płatna autostrada Litoral Centro.	Kolej szybkiego ruchu na trasie Lizbona–Oporto oraz Lizbona–Madryt, nowe międzynarodowe lotnisko w Alcochete, koło Lizbony.
Rumunia	Ochrona i rozbudowa systemu wodnego na autostradzie w Transylwanii, ochrona i rozbudowa systemu wodnego na odcinkach 2B i 3C autostrady Brasov–Bors, modernizacja drogi krajowej nr 7, reaktywacja telekomunikacji i kontroli ruchu na autostradzie A2, usprawnienie płynności ruchu na krajowej drodze nr 1, budowa autostrady Bukareszt–Brasov na odcinku Bukareszt–Ploesti, prace modernizacyjne na moście na rzece Dambovita na drodze krajowej nr 72A.	
Słowacja		Budowa odcinków autostrady D1 Dubna Skala–Ivechnova, Janovce–Jablonov, Fricovce–Svinia (razem ok. 75 km), budowa odcinków autostrady R1 Nitra–Tekovske Nemce oraz przejście Banska Bystrica (razem ok. 53 km).
Szwecja		Droga NH 50 odcinek Mjolby–Motala o długości 28 km, droga E22 odcinek Huva–Kristiansand o długości 16 km, droga E4 odcinek Sundsvall o długości 22 km, droga Lv259 odcinek Sodertornsleden o długości 9 km.
Węgry	Autostrada M5 – faza III, autostrada M6 – faza I.	System elektronicznego pobierania opłat od samochodów ciężarowych na określonych drogach publicznych, połączenie kolejowe między lotniskiem Ferihegy z centrum Budapesztu.

Wielka Brytania	Modernizacja dróg M1 i M2 w ramach DBFO.	Budowa drogi M80 Stepps–Haggs, budowa drogi M8 Baillieston–Newhouse, zachodnia droga w Aberdeen, modernizacja drogi M74, modernizacja drogi M7, dwupasmowa droga Dungabbon–Bally-Gawley, odcinek drogi A1 Beech Hill–Cloghgue.
Włochy	Linia metra nr 5 w Mediolanie o długości 5,5 km.	Połączenie Prato Signa w Toskanii, płatna autostrada Bre.Be.Mi, autostrada Asti–Cuneo, płatna droga Pedemontana Veneta w północnych Włoszech, obwodnica Mestre, autostrada Quadrilatero Marche–Umbria, schemat autostrad Termoli–San Vittore w regionie Molise, Caianello–Benevento w Kampanii, Ragusa–Catania na Sycylii, połączenie z portem w Anconie, droga płatna Cispadana z Ferrary do Reggiolo Rolo, autostrada Broni–Montara, projekt dróg Pedemontana w Lombardii, wschodnia obwodnica w Mediolanie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *A Practical Guide to PPP...*, *op.cit.*, s. 29–610.

Z zaprezentowanego zestawienia wyraźnie wynika, że część krajów europejskich czyni pierwsze kroki w kierunku rozpowszechniania PPP, natomiast część posiada już spore doświadczenie we współpracy sektora publicznego z sektorem prywatnym na niwie inwestycji publicznych. Do pierwszej grupy krajów należałoby zaliczyć: Austrię, Bułgarię, Czechy, Danię, Finlandię, Grecję, Holandię, Norwegię, Polskę, Słowację, Szwecję. Natomiast trzon drugiej grupy tworzą: Wielka Brytania, Niemcy, Hiszpania, Portugalia, Włochy, Irlandia, Francja. Zwraca uwagę fakt, że w pierwszej grupie znalazły się także kraje za-możne, takie jak: Szwecja, Norwegia, Dania, Holandia, w których występuje silna opozycja przeciwko włączaniu sektora prywatnego i nastawienie wyłącznie na takie projekty, których realizacja zapewni wartość dodaną na poziomie wyższym niż w przypadku ich realizacji przez sam sektor publiczny.

Podsumowanie

Ogromne potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury, wywołane zmianami technologicznymi i technicznymi, a także koniecznością odnowienia istniejących sieci i obiektów, spowodowały „odnowienie” koncepcji partnerstwa publiczno-prywatnego.

Europa obecnie znajduje się na etapie propagowania PPP i rozszerzania skali inwestycji realizowanych w tej formule. Wyrazem pozytywnego nastawienia na rozwój PPP jest legislacyjne podejście w skali UE w wielu krajach członkowskich, jak i zwiększająca się skala takich projektów zarówno w krajach „starej” Unii, jak i w nowych krajach członkowskich, a nawet w krajach, które do niedawna prowadziły konserwatywną politykę w tym względzie.

Literatura

- A Practical Guide to PPP in Europe*, 2nd ed., M. Button (ed.), City & Financial Publishing, Surrey 2008.
- Brzozowska K., *Partnerstwo publiczno-prywatne. Przestanki, możliwości, bariery*, CeDeWu, Warszawa 2006.
- Działalność innowacyjna przedsiębiorstw w latach 2004–2008*, Departament Przemysłu, GUS, Warszawa 2007.
- Hall D., *PPPs in the UE – a critical appraisal*. October 2008, www.psir.org.
- Schumpeter J.: *Teoria rozwoju gospodarczego*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1960.
- United Nations Economic Commission for Europe, Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships*, New York – Geneva 2007, s. 1, za: *Co zmienić, by rozwinąć PPP w Polsce*, Forum Rozwoju Edukacji Ekonomicznej, Warszawa 2008.

INNOVATIONS OF PPP IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN EUROPE

Summary

Enormous investment needs in infrastructure, caused by technological and technical changes and necessity of modernization of existing objects and networks, have evolved an approach to PPP concept.

At present Europe is on stage of propagation and extension of PPP project scale. A positive attitude to PPP developments has been seen at legislative changes, both in EU level and EU countries, as well as in growing number of PPP projects in advanced EU countries and new member countries.