



BANK
GOSPODARSTWA
KRAJOWEGO

Zmiany w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych – nowa rola BGK

W ERZE GOSPODARKI RYNKOWEJ
Warszawa, maj 2009

Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w ramach BGK

- Krajowy Fundusz Drogowy – autostrady, drogi ekspresowe i pozostałe drogi krajowe – mechanizm i wprowadzane zmiany są omówione w dalszej części prezentacji.
- Fundusz Kolejowy - przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych, remontów i utrzymania linii kolejowych, likwidacji zbędnych linii kolejowych. Wypłaty na rzecz spółek PKP dokonywane są na podstawie wniosków Ministra Infrastruktury.
- Fundusz Rozwoju Inwestycji Komunalnych – kredyty preferencyjne dla gmin i ich związków na finansowanie kosztów przygotowania dokumentacji projektowej inwestycji komunalnych, przewidzianych do współfinansowania z funduszy Unii Europejskiej. Do projektów tych zalicza się studium wykonalności inwestycji, analizę kosztów i korzyści oraz pozostałą dokumentację projektową, analizy, ekspertyzy i studia niezbędne do przygotowania realizacji inwestycji.
- Kredyty redystrybuowane z linii EBI dla jednostek samorządu terytorialnego na finansowanie przedsięwzięć, które uzyskały dotację z funduszy unijnych lub są ujęte w strategii rozwoju regionalnego (sektory: infrastruktura, środowisko, zdrowie, edukacja, technologie informacyjne).

Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w ramach BGK (cd)

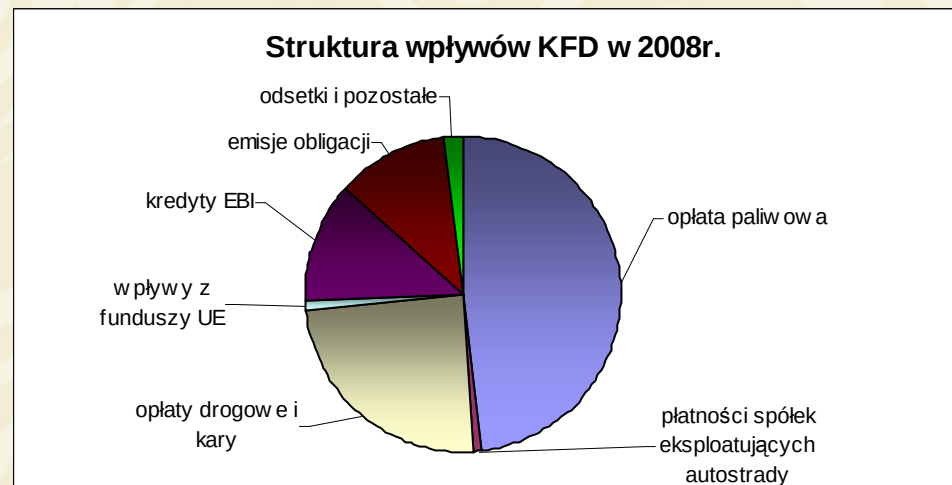
- Krajowy Fundusz Mieszkaniowy (do 30 września 2009, potem zadania kontynuowane w ramach BGK) – kredyty preferencyjne dla samorządów gmin na budowę komunalnej infrastruktury technicznej towarzyszącej budownictwu mieszkaniowemu oraz dla TBS i spółdzielni mieszkaniowych na budowę lokali mieszkalnych pod wynajem.
- Fundusz Rozwoju Kultury Fizycznej – dofinansowanie budowy, rozbudowy, przebudowy lub modernizacji i wyposażenia w urządzenia dla potrzeb sportu oraz remonty obiektów sportowych.
- Fundusz Poręczeń Unijnych – udzielanie poręczeń, gwarancji i regwarancji przez banki współpracujące na rzecz przedsiębiorców i samorządów realizujących przedsięwzięcia z udziałem środków unijnych.

Geneza i dotychczasowe podstawy prawne Krajowego Funduszu Drogowego

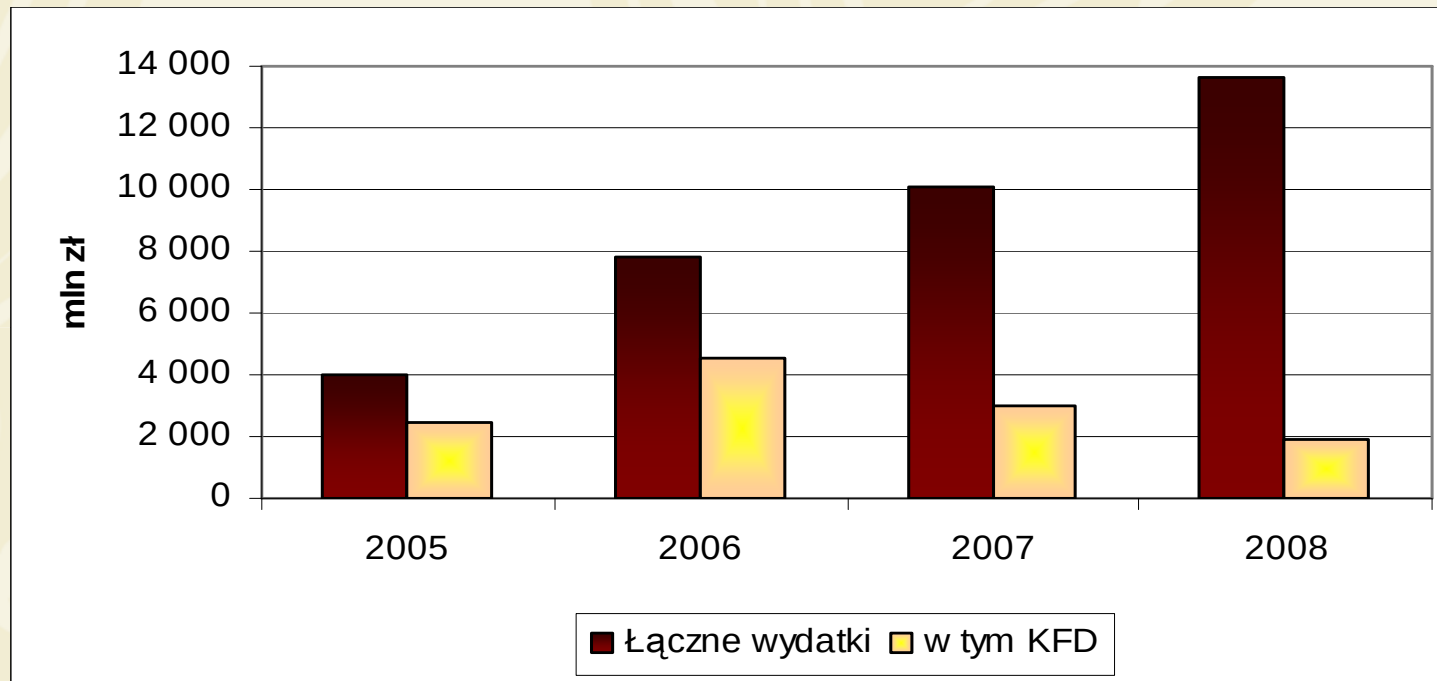
- Krajowy Fundusz Drogowy został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (tekst jednolity – Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) i rozpoczął funkcjonowanie z dniem 1 stycznia 2004 r.
- Zgodnie z art. 39 a ustawy zadaniem Funduszu jest gromadzenie środków na finansowanie inwestycji związanych z przygotowaniem i budową autostrad, dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych. Ze środków Funduszu pokrywane są także zobowiązania na rzecz spółek z którymi zawarto umowy na budowę i eksploatację autostrad płatnych.
- Zasadniczą przesłanką utworzenia Funduszu było zapewnienie środków na prefinansowanie i współfinansowanie inwestycji realizowanych z udziałem środków z budżetu Unii Europejskiej. Przyszłe zwroty środków z funduszy unijnych miały przełożyć się na zwiększenie możliwości finansowych KFD. W praktyce udział takich zadań w wydatkach Funduszu był w miarę znaczący tylko do roku 2006, w kolejnych latach do finansowania z Funduszu kierowane były głównie zadania bez wkładu UE.
- Podstawę do opracowywania rocznego planu finansowego Funduszu stanowił program rzeczowo – finansowy ustalany rozporządzeniem Rady Ministrów. Słabą stroną tego rozwiązania był z reguły roczny charakter rozporządzenia oraz dość późny termin jego publikacji. Ponieważ w rozporządzeniu ustalane były planowane źródła finansowania zewnętrznego do pozyskania na rzecz KFD, przesunięcie terminu uchwalenia rozporządzenia skracало okres na pozyskanie takiego finansowania, co miało duży wpływ na płynność Funduszu.
- Wypłaty ze środków Funduszu dokonywane są na podstawie wniosków Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i Ministra Infrastruktury. Zasady prowadzenia KFD reguluje Porozumienie z dnia 18 kwietnia 2008 r. zawarte pomiędzy Ministrem Infrastruktury i Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Aktualne źródła zasilania Krajowego Funduszu Drogowego

- stałe wpływy z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu do napędu pojazdów – udział KFD w tych wpływach wynosi 80%., pozostała część zasila Fundusz Kolejowy;
- płatności od spółek eksploatujących autostrady płatne, opłaty za dokumentację w przetargach na budowę i eksploatację autostrad płatnych, opłaty za udostępnianie nieruchomości;
- wpływy z opłat drogowych i kar pobierane na podstawie przepisów o transporcie drogowym i przepisów o drogach publicznych, w tym przede wszystkim ze sprzedaży kart opłat drogowych (tzw. winiet) od pojazdów ciężarowych – wpływy te gromadzone są na wydzielonych rachunkach;
- oprocentowanie środków Funduszu na rachunku w BGK i na lokatach w innych bankach;
- środki ze zobowiązań zaciągniętych przez BGK na rzecz zasilenia Funduszu w formie kredytów, pożyczek i emisji obligacji. Zapisy ustawy uniemożliwiające refinansowanie zadłużenia, w szczególności w odniesieniu do obligacji, powodowały szybkie ograniczanie możliwości finansowych KFD;
- środki ze źródeł zagranicznych nie podlegających zwrotowi, refundacje wydatków poniesionych uprzednio na prefinansowanie inwestycji realizowanych z udziałem środków UE, darowizny i zapisy, ewentualne wpływy z opłat za przejazdy autostradami, w przypadku gdy pobór opłat jest prowadzony przez GDDKiA oraz inne wpływy.

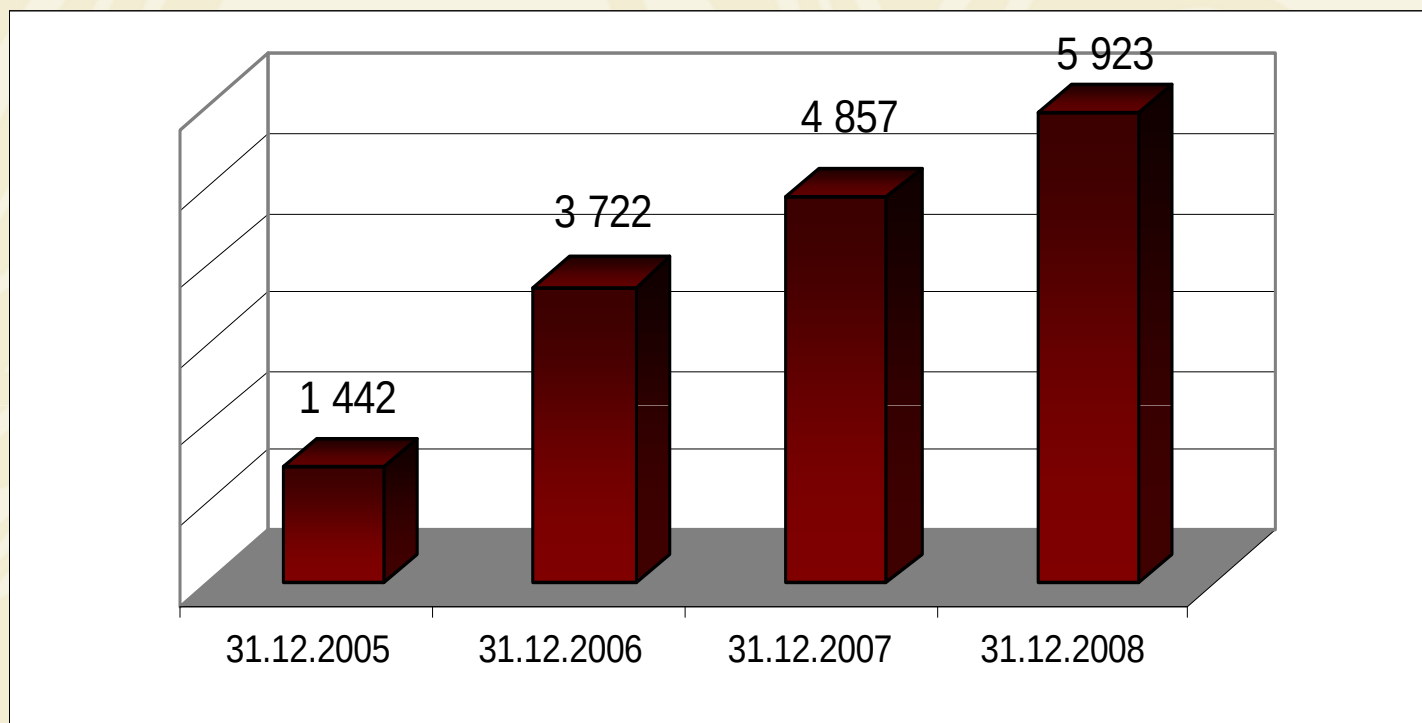


Wydatki poniesione w ubiegłych latach na zadania realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad



Szybkiemu wzrostowi wydatków na drogi towarzyszył od 2007 roku spadek znaczenia KFD, związany w szczególności z przeniesieniem finansowania projektów unijnych do Budżetu Państwa oraz z poziomem wydatków na obsługę zadłużenia.

Zadłużenie BGK na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego (w mln zł)



Podana na dzień 31.12.2008 r. kwota zadłużenia obejmuje kredyty EBI udzielone na okres 20-30 lat, emisję amortyzowanych obligacji 10-letnich BGK oraz obligacji 3-letnich BGK. Konieczność wykupu tych ostatnich w krótkim okresie w znacznym stopniu absorbuje środki z opłaty paliwowej.

Zmiana schematu finansowania dróg krajowych

W ramach modyfikacji obowiązującego schematu finansowania inwestycji na drogach krajowych planowane jest:

- Skupienie finansowania wszystkich inwestycji, w tym projektów unijnych, w ramach Krajowego Funduszu Drogowego. Ze środków budżetowych finansowane będą tylko prace przygotowawcze i nabywanie nieruchomości pod budowę dróg oraz remonty, utrzymanie i ochrona dróg. Przejściowym rokiem będzie 2009, w którym z Funduszu może być finansowany szerszy zakres wydatków.
- Zniesienie obowiązku ustalania Programu rzeczowo – finansowego w formie rozporządzenia Rady Ministrów, związane ze zwiększeniem rangi planu finansowego Funduszu opracowywanego w BGK.
- Sfinansowanie ze środków KFD (ewentualnie z wykorzystaniem umowy z prywatnym inwestorem) elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd, który zastąpić ma sprzedawane obecnie karty opłat drogowych (tzw. winiety), przewidziane do wycofania w połowie 2011 roku. Przychody z opłat zasilać będą KFD.
- Stopniowe zwiększanie poziomu opłaty paliwowej oraz ewentualne dodatkowe stałe źródła zasilania KFD. Do Funduszu będą też przekazywane środki z Budżetu Państwa, obejmujące w szczególności refundacje wydatków poniesionych na zadania realizowane z wykorzystaniem środków UE.
- Rozszerzenie zakresu zadań, które będą mogły być finansowane z pozyskiwanych środków kredytowych oraz emisji obligacji na rzecz KFD, zapewniające możliwość refinansowania zobowiązań. Wprowadzone zostaną przepisy ułatwiające oraz przyspieszające pozyskiwanie długu i gwarancji Skarbu Państwa dla jego zabezpieczenia.

Korzyści wynikające ze zmian w finansowaniu dróg krajowych

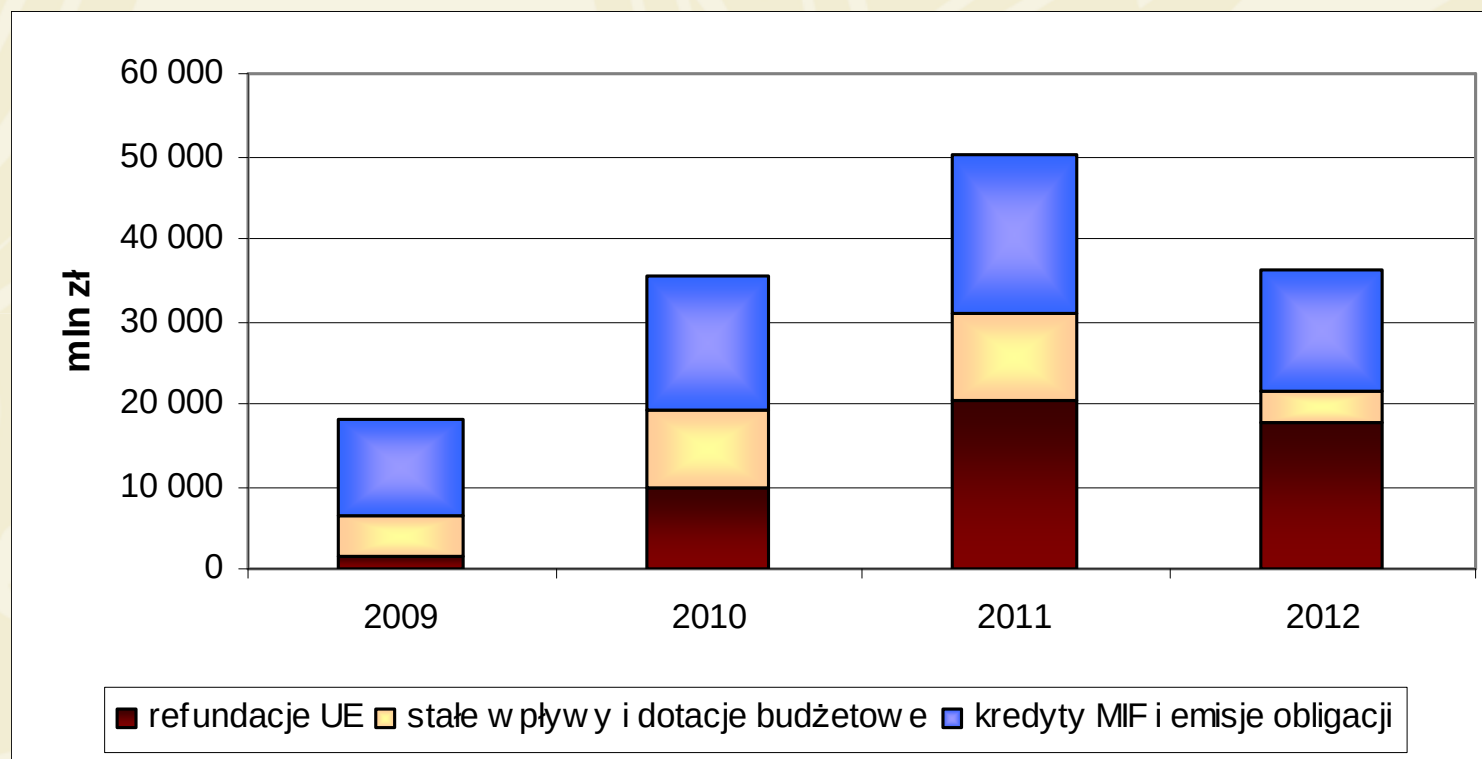
- KFD stwarza lepsze warunki do zapewnienia finansowania inwestycji przez cały cykl realizacji poszczególnych zadań, w porównaniu do budżetów jednorocznych, a także do zapewnienia płynności wypłat w trakcie roku.
- Zwiększenie poziomu stałych wpływów do Funduszu, a także umożliwienie refinansowania zadłużenia, pozwalają na wygenerowanie dodatkowych, znaczących środków, wymaganych do zakończenia już rozpoczętych inwestycji na drogach krajowych oraz nowych zadań, w szczególności projektów przewidzianych do współfinansowania ze środków UE w ramach programów operacyjnych: Infrastruktura i Środowisko oraz Rozwój Polski Wschodniej.
- Skupienie finansowania inwestycji w KFD ułatwia prowadzenie monitoringu finansowego w ramach zadań inwestycyjnych.

Planowane wydatki na drogi krajowe w 2009 roku ogółem (w mln zł)

Wyszczególnienie	liczba zadań	kwota
Autostrady	15	6 458,3
Drogi ekspresowe	53	6 698,5
Obwodnice	68	2 342,0
Wzmocnienia i przebudowy	56	2 532,4
Prace przygotowawcze, roszczenia i arbitraże, nadzory pogwarancyjne, wydatki na ochronę środowiska, opłaty związane z wyłączeniem gruntów, gromadzenie danych o drogach	x	2 082,2
Pozostałe wydatki inwestycyjne	x	695,8
Utrzymanie dróg łącznie z rehabilitacją i zarządzaniem GDDKiA	x	3 831,8
RAZEM	192	24 640,8

Podana kwota obejmuje wydatki przewidziane do pokrycia z Budżetu Państwa przed zmianą systemu finansowania dróg krajowych.

Szacowane wstępnie wydatki Krajowego Funduszu Drogowego na finansowanie inwestycji i źródła ich pokrycia (bez wydatków, które pozostaną w gestii Budżetu Państwa)



Szacuje się, że zapotrzebowanie na środki KFD w związku z realizacją inwestycji drogowych w okresie 2009 – 2012 wyniesie do 140 mld zł. Z tej kwoty nawet ok.49 mld zł pokryć mają środki z funduszy UE a ok. 61 mld zł stanowić mają środki z kredytów i emisji obligacji.

Krajowy Fundusz Drogowy - nowa rola BGK

- Program rzeczowy oraz zasady jego finansowania będą ustalane na etapie planu finansowego KFD, opracowywanego przez BGK i uzgadnianego z ministrami właściwymi ds. transportu, finansów publicznych i rozwoju regionalnego (a nie rozporządzenia Rady Ministrów czy ustawy budżetowej).
- Zwiększenie odpowiedzialności BGK za określenie zakresu programu pod kątem dostępnych źródeł finansowania oraz jego realizacji w całym cyklu inwestycyjnym.
- Zapewnienie współfinansowania i prefinansowania dla zadań przewidzianych do realizacji z udziałem funduszy UE.
- Planowany wysoki udział zaciąganych zobowiązań w finansowaniu wydatków KFD wiąże się z koniecznością aktywnego poszukiwania przez BGK rozwiązań zapewniających uruchomienie wymaganych środków na rynku krajowym i za granicą.