

Huta B., Wiśnicki B.: *Ocena systemu koncesyjnego jako metody finansowania budowy autostrad w Polsce*, Zeszyty Naukowe Nr 535 Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług Nr 32, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2009, s. 99-108.

Bogusz Wiśnicki  
Beata Huta  
Akademia Morska w Szczecinie

## **Ocena systemu koncesyjnego jako metody finansowania budowy autostrad w Polsce**

### ***Streszczenie***

*W artykule scharakteryzowano system koncesyjny jako narzędzie finansowania budowy autostrad w Polsce. Omówiona została rola koncesjonariusza i opisano spółki, które otrzymały koncesję na budowę autostrad w Polsce. Scharakteryzowano obecny stan programu budowy autostrad i perspektywy jego realizacji do 2013 roku. Doświadczenia z dotychczasowego stosowania systemu koncesyjnego pozwoliły na wyciągnięcie szeregu autorskich wniosków.*

## ***Evaluation of the licensing system as a method of new motorways project financing in Poland***

### ***Summmary***

*In this article the licensing system was presented as a tool for financing of new motorways project in Poland. The role of a license's holder was discussed and companies which obtained the license to develop motorways in Poland were described. The present state of advancement of new motorways project was described and perspectives of its completion until 2013 were presented. The up-to-date experience in application of the licensing system allowed to draw Author's conclusions.*

## Wprowadzenie

Autostrady ze względu na swoją specyfikę i konstrukcję są dobrem kapitałochłonnym wymagającym długotrwałych inwestycji o dużym ryzyku finansowym. Uwarunkowania tego typu inwestycji, przerastają możliwości finansowe budżetu naszego państwa. Polski ustawodawca, na mocy art. 38, *Ustawy o autostradach płatnych*<sup>1</sup> dopuścił dwa możliwe warianty finansowania autostrad:

- 1) ze środków finansowych pozyskanych z budżetu państwa, które są corocznie na te cele ustalane, tzw. finansowanie tradycyjne;
- 2) ze środków własnych koncesjonariuszy oraz uzyskanych kredytów bankowych tzw. finansowanie w systemie koncesyjnym.

Pierwszy typ finansowania polega na budowaniu autostrad płatnych dzięki funduszom uzyskanym w wyniku działań państwa polskiego. Kapitał inwestycyjny uzyskiwany jest<sup>2</sup>:

- ze środków budżetowych pochodzących głównie z akcyzy paliwowej, są to środki ustalane corocznie w ustawie budżetowej;
- z funduszy europejskich (m.in. PHARE; ISPA);
- z pożyczek uzyskanych z Międzynarodowych Instytucji Finansowych tj. Bank Światowy (BS), Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR).

Drugi typ finansowania staje się coraz bardziej popularny w Europie, zwłaszcza w sytuacji, gdy rządy starają się zaangażować sektor prywatny w finansowanie i operowanie elementów infrastruktury publicznej. System koncesyjny jest odmianą metody finansowania inwestycji zwaną *project finance*, charakteryzującej się tym, że finansowanie jest wyodrębnione ze struktur inicjatora, a źródłem spłaty długu i zwrotów z kapitałów własnych użytych do finansowania projektu są przepływy pieniężne generowane przez projekt<sup>3</sup>.

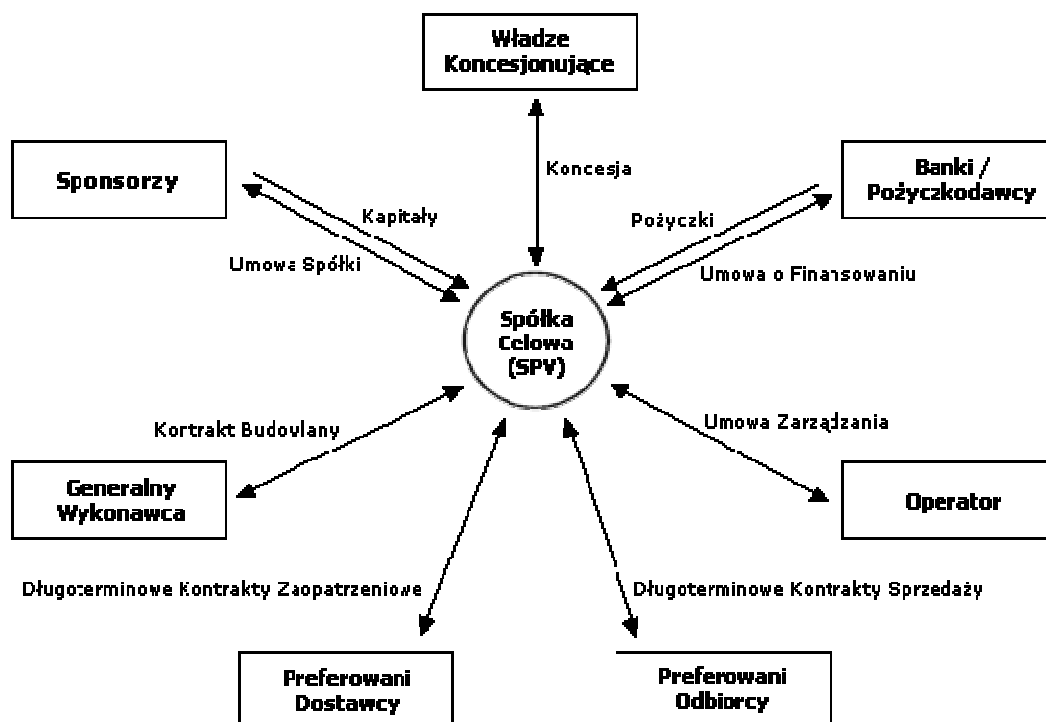
Sercem systemu koncesyjnego jest koncesjonowana spółka, nazywana spółką obiektową lub spółką celową, której udziałowcy są inwestorami lub z innych przyczyn są zainteresowani projektem, np. wykonawca lub operator podmiotu inwestycji. Spółka celowa powstaje jako niezależny podmiot prawa handlowego, który zawiera umowy niezbędne do zrealizowania projektu.

---

<sup>1</sup> Dz. U. Nr 127. poz. 627, z dn. 27.10.1994.

<sup>2</sup> Materiały wewnętrzne GDDKiA

<sup>3</sup> The International Project Finance Association



Rysunek 1. Struktura systemu koncesyjnego

Źródło: *The International Project Finance Association.*

Institucje rządowe (określane mianem władz koncesjonujących) przyznają spółce celowej koncesję, która stanowi podstawę dla pozostałych umów w przedstawionej strukturze. Koncesja daje zazwyczaj spółce celowej wyłączone prawo do realizacji określonych świadczeń przy użyciu służącej temu, a powstałej w jej ramach infrastruktury, w konkretny przedziale czasowym. Po upływie określonego w koncesji okresu infrastruktura, powstała i należąca w okresie objętym koncesją do spółki celowej, przechodzi na własność organu koncesjonującego<sup>4</sup>.

### System koncesyjny w Polsce

Obecna kondycja finansów publicznych w Polsce w aspekcie deficytu budżetowego (4,2% w 2005 roku), a także długu publicznego (ok. 53%) uniemożliwia ekspansywną politykę finansowania autostrad poprzez budżet centralny. Ta sytuacja wiąże się z dopuszczeniem inwestorów prywatnych do procesu inwestowania, poprzez sięgnięcie do niestandardowych, komercyjnych metod finansowania, jakim jest system koncesyjny. Udział kapitału prywatnego hamuje rosnące zadłużenie kraju wynikające z zaciągania kredytów na budowę autostrad. Tego typu rozwiązania przenosząc część kosztów na bezpośrednich

<sup>4</sup> Czerkas K., *Project Finance w polskiej praktyce*, Twigger, Warszawa 2002, s. 45.

użytkowników, którzy wnoszą opłaty za przejazd autostradami, mają na celu realizowanie inwestycji przy minimalnym zaangażowaniu środków publicznych. Należy zauważyć, iż w Polsce dopiero w lipcu 2006 roku weszły w życie rozporządzenia wykonawcze, które sprawiły, iż *Ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym*<sup>5</sup> de facto stała się obowiązującym aktem prawnym<sup>6</sup>.

Dotychczasowa praktyka stosowania systemu koncesyjnego w Polsce pokazuje, że w projektach inwestycyjnych zazwyczaj biorą udział dobrze prosperujące międzynarodowe firmy budowlane, które często współpracują z lokalnymi partnerami. Ich kapitał własny (tzw. equity) stanowi około 10–30% kosztów inwestycji i przekazywany jest na rzecz spółki, która zajmuje się budową określonego odcinka autostrady. Tego typu rozwiązanie opiera się na stosowaniu licencji na budowę i eksploatację w zamian za pobieranie opłat za przejazd. Po upływie kilku lub kilkunastu lat dany obiekt zostaje przekazany na rzecz Skarbu Państwa. Realizowanie takich projektów wymaga dużego doświadczenia koncesjonariusza, ponieważ tylko takie stwarza szansę na uzyskanie z banków odpowiednich kredytów na tą inwestycję. Skarb Państwa odgrywa niezwykle ważną rolę jako gwarant, bez którego konsorcjum banków nie zaakceptowałoby danego poziomu ryzyka i nie uruchomiło transzy kredytowych. Terminy realizacji projektów uzależnione są od możliwości koncesjonariusza oraz podpisania umów kredytowych z bankami lub międzynarodowymi instytucjami finansowymi jak EBOiR czy EBI, które wymagają udzielenia przez rząd określonych gwarancji zmniejszających ryzyko.

W trakcie przeprowadzanych negocjacji nad umowami koncesyjnymi okazało się, iż pomyślna realizacji programu budowy autostrad w Polsce jest możliwa tylko poprzez przedsięwzięcia publiczno-prywatne PPP (Public–Private–Partnership). Obecność państwa nie może być wykluczona, gdyż państwo powinno brać udział przy wykupie gruntów, zapewnianiu przepisów finansowych i prawnych. System finansowania autostrad w ramach PPP obliguje państwo do udziału w inwestycjach poprzez ich realizowanie finansowe lub tworzenie systemu gwarancji w tzw. mechanizmie wsparcia rządowego, polegającego na uzupełnianiu braków w dochodach. System wsparcia rządowego jest formą pośrednią, zakładającą podział ryzyka związanego z realizacją przedsięwzięcia pomiędzy koncesjonariuszami, bankami finansującymi i państwem. Koncesjonariusz podpisując umowę z bankiem musi mieć pewność, iż Fundusz Budowy Autostrad będzie pokrywał braki

---

<sup>5</sup> Dz. U. Nr 169, poz. 1420, z dn. 28.07.2005.

<sup>6</sup> *Partnerstwo Publiczno-Prywatne. Nowe możliwości realizacji projektów infrastrukturalnych*, Ernst & Young, Warszawa 2006.

finansowe w bieżących wydatkach. W tym celu negocjuje z bakiem wskaźnik pokrycia obsługi długu (DSCR- Debt Service Cover Ratio)<sup>7</sup>.

Ekonomiczną opłacalność budowy autostrady przez koncesjonariusza określa się na podstawie prognozy ruchu. Dzięki pomiarom ruchu na drogach krajowych, ustala się przypuszczalny poziom natężenia liczby przejeżdżających pojazdów na budowanych w przyszłości autostradach. Najbardziej korzystne są inwestycje w miejscach, gdzie natężenie ruchu kształtuje się na poziomie 15–20 tys. pojazdów na dobę. Taka liczba pojazdów zapewnia utrzymanie płynności finansowej projektu. Mniejsza wartość natężenia nie spełnia minimalnej stopy zwrotu kapitału zainwestowanego, czyli brak opłacalności dla inwestora.

### **Koncesjonariusze**

Na mocy *Ustawy o autostradach płatnych*, o uzyskanie koncesji na budowę autostrady mogą ubiegać się spółki z o.o. oraz spółki akcyjne posiadające swoje siedziby na terenie Polski. Ponadto przedsiębiorstwa te powinny dysponować własnym kapitałem zakładowym (lub akcyjnym) w wysokości 10 mln ECU (40 mln PLN). Ustawa dopuszcza do postępowania spółki polskie jak i zagraniczne. Przedsiębiorstwa państwowe wykazujące chęć udziału w budowie autostrady powinny wstąpić do konsorcjów zawiązanych jako spółki prawa handlowego. Do wyboru koncesjonariusza, dochodzi w trakcie dwustopniowego postępowania przetargowego. Pierwsza faza to tzw. kwalifikacja wstępna. Na tym etapie spośród wszystkich pretendentów wyłaniane są firmy, które spełniają podstawowe wymogi określone przez ustawę. Druga faza nazywana jest przetargiem ograniczonym i biorą w niej udział najlepsze spółki wyłonione w fazie pierwszej. Na tym etapie dochodzi już do składania konkretnych ofert. Wyłonienie koncesjonariusza oznacza podpisanie przez daną firmę umowy koncesyjnej na wybudowanie i eksploatację danego odcinka autostrady na warunkach ustalonych w trakcie negocjacji.

Koncesjonariusz zobowiązuje się do szczegółowego wypełniania zamierzeń zawartych w umowie koncesyjnej. Poza stroną finansową zajmuje się wykonaniem projektu budowlanego autostrady zgodnego z prawem budowlanym. Natomiast po oddaniu trasy do użytku publicznego, zadania koncesjonariusza polegają na<sup>8</sup>:

- bieżącym utrzymaniu autostrady, poprzez zapewnienie jej przejezdności, przeprowadzanie koniecznych remontów, co wpływa na komfort jazdy pasażerów oraz wykonywaniu wszelkiego rodzaju modernizacji;

---

<sup>7</sup> Materiały wewnętrzne GDDKiA.

<sup>8</sup> Dokumenty wewnętrzne GDDKiA

- zapewnieniu odpowiedniego bezpieczeństwa jazdy, poprzez tworzenie planów ratunkowych polegających na szybkim i sprawnym usuwaniu uszkodzonych pojazdów z autostrady, przez co bezpośrednio wpływa się na bezpieczeństwo jazdy innych uczestników ruchu;
- pobieraniu opłat za przejazd;
- kontrolowaniu stanu technicznego nawierzchni, a w razie odnotowania jakichś nieprawidłowości, likwidowaniu ubytków;
- utrzymaniu łączności telefonicznej wzdłuż autostrady.

Do 2006 roku koncesje na budowę autostrad otrzymały następujące spółki:

- 1) Autostrada Wielkopolska S.A.,
- 2) GTC (Gdańsk Transport Company) S.A.,
- 3) Stalexport Autostrada Małopolska S.A.

Pierwszy z koncesjonariuszy, Autostrada Wielkopolska S.A. powstał jako celowa spółka akcyjna, zarejestrowana w 1993 roku z siedzibą w Poznaniu, w celu zrealizowania procesu budowy i eksploatacji zachodniego odcinka płatnej autostrady A-2 zgodnie z udzieloną koncesją. Celem realizacji zobowiązań umowy koncesyjnej - koncesjonariusz powołał spółkę realizacyjną A-2 Bau Development GmbH (utworzoną przez akcjonariuszy AWS.A.: Strabag AG i NCC International AB) odpowiedzialną za projektowanie i budowę autostrady oraz drugą spółkę Autostrada Eksploatacja S.A. (utworzoną przez akcjonariuszy AW S.A.: Transroute International S.A., Kulczyk Holding S.A. i Strabag AG) odpowiedzialną za eksploatację autostrady<sup>9</sup>. Dla zapewnienia prawidłowej realizacji kontraktów z przepisami prawa w Polsce i zapisami umów przedsięwzięcia strony koncesji: minister, kredytodawcy i koncesjonariusz dokonali wyboru niezależnego inżyniera firmę WS Atkins z Wielkiej Brytanii, której zadaniem jest nadzorowanie projektowania, budowy i eksploatacji autostrady oraz dbałość o prawidłowość i jakość robót budowlanych. Autostrada Wielkopolska powinna wypełniać warunki umowy koncesyjnej przez 40 lat (do 2037 roku). Grunt pod autostradą przez cały czas pozostaje własnością Skarbu Państwa, a spółka, co roku odprowadza opłatę dzierżawną.

Kolejny z koncesjonariuszy, Gdańsk Transport Company S.A. (GTC S.A.), powstał jako konsorcjum z siedzibą w Gdańsku, w celu realizacji budowy północnego (pomorskiego) odcinka płatnej polskiej autostrady A-1 o długości 152 km i zarządzania nim do 2037 roku. Koncesja dla GTC S.A. została wydana, podobnie jak w przypadku Autostrady Wielkopolskiej

---

<sup>9</sup> [http://www.autostrada-a2.pl/pl/firma/strony\\_projektu/](http://www.autostrada-a2.pl/pl/firma/strony_projektu/), 19.12.2006

S.A., w 1997 roku<sup>10</sup>. Na czele konsorcjum stoi firma Skanska ID z 30% udziałem, a w jego skład wchodzi ponadto brytyjska Laing Roads – 30%, Nederpol Development & Investment S.A. z Sopotu – 25%, Intertoll z Afryki Południowej – 15 % udziałów<sup>11</sup>. Na podstawie umowy z 2004 na budowę i eksploatację autostrady A–1, GTC S.A. ma zbudować i zarządzać odcinkiem Rusocin – Nowe Marzy o długości ok. 90 km. W przygotowaniu była także umowa na kontynuację inwestycji w kierunku południowym, na odcinku Nowe Marzy – Czerniewice o długości ok. 62 km. lecz Ministerstwo Transportu i Budownictwa podjęło decyzję o odstąpieniu od wykonawstwa drugiej części inwestycji przez GTC S.A. i wybudowaniu tego odcinka w systemie tradycyjnym z GDDKiA w roli inwestora<sup>12</sup>.

Ostatni z koncesjonariuszy, Stalexport Autostrada Małopolska S.A., powstał jako spółka akcyjna w 100% zależna od Stalexport S.A. z siedzibą w Mysłowicach. Firma miała odpowiadać za eksploatację odcinka autostrady A–4: Katowice – Kraków o długości 61 km na podstawie koncesji udzielonej w 1997 roku. Termin ważności koncesji upływa z końcem 2027 roku. Jednym z akcjonariuszy spółki, jest włoska Autostrade S.p.A. – największy operator autostrad płatnych w Europie. Należy odnotować fakt, iż do 2004 roku koncesjonariuszem był de facto Stalexport S.A., jednak na mocy decyzji ministra infrastruktury koncesję przeniesiono na Stalexport Autostrada Małopolska S.A., która zarządza drogą za pośrednictwem swojej spółki operatorskiej – Stalexport-Transroute Autostrada S.A. Przeniesienie koncesji miało ułatwić uzyskanie kredytu długoterminowego niezbędnego do dalszego finansowania przez Stalexport Autostrada Małopolska S.A. prac inwestycyjnych i remontowych związanych z podnoszeniem standardu autostrady A–4<sup>13</sup>.

### **Obecny stan programu budowy autostrad w Polsce**

W połowie 2007 roku istnieje w Polsce około 680 km autostrad. Do tej pory najdłuższy odcinek autostrady leży na trasie A–4 i jest to odcinek Krzyżowa – Kraków (364 km).

---

<sup>10</sup> Chrzan M., *Rząd przejmuje budowę autostrady A1*, „Gazeta Wyborcza”, 03.06.2006.

<sup>11</sup> <http://www.skanska.pl/skanska/templates/page.asp?id=12519>, 19.12.2006.

<sup>12</sup> Chrzan M., *Polaczek: zabieram koncesję GTC na budowę autostrady A1*, „Gazeta Wyborcza”, 11.12.2006.

<sup>13</sup> *Wyjechali z zapaści*, „Gazeta Wyborcza”, 18.02.2004.

Tabela 1.

## Docelowy układ sieci autostrad w Polsce

Nr	Docelowy układ sieci autostrad w Polsce	Długość docelowa	Aktualnie eksploatowana długość
A-1	(Helsinki) Gdańsk – Toruń – Łódź - Piotrków Tryb. – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki - granica państwa (Ostrawa)	560,5 km	17,5 km
A-2	(Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa - Biała Podlaska – Kukuryki - granica państwa (Mińsk)	652 km	250 km
A-4	(Drezno) granica państwa – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa - granica państwa (Lwów)	667 km	381 km
A-6	(Berlin) granica państwa – Kołbaskowo - Szczecin ( S3 węzeł „Rzęśnica”)	29 km	14 km
A-8	autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4- Psie Pole	27 km	-
A-18	(Berlin) granica państwa – Olszyna - A4 Krzyżowa (Legnica)	75,5 km	17 km

Źródło: Biuro Studiów w GDDKiA, 2006.

Najnowszy rządowy program budowy autostrad został zaprezentowany w 2006 r. Celem programu jest wybudowanie 2085 km autostrad i 5466 km dróg ekspresowych. Do 2013 roku planuje się ukończenie następujących odcinków autostrad<sup>14</sup>:

- A-1 odcinki: Gdańsk–Nowe Marzy (91 km), Nowe Marzy–Toruń (61 km), Stryków–Pyrzowice (198 km), Pyrzowice–Sośnica (41 km), Sośnica–Świerklany (23 km), Świerklany–Gorzyczki (27 km);
- A-2 odcinki: Świecko–Nowy Tomyśl (105 km), Stryków–Warszawa (41 km), Warszawa–Siedlce (75 km);
- A-4 odcinki: Kraków–Tarnów (77 km), Tarnów–Rzeszów Wsch. (79 km), Rzeszów Wsch.–Korczowa (86 km), Zgorzelec–Krzyżowa (50 km);
- A-8 autostradowa obwodnica Wrocławia (27 km).

Program zawiera planowane wydatki, ich podział według źródeł finansowania oraz docelowy stan ilościowy dróg krajowych w roku 2009 i 2013. Cały program bazuje na prognozie ruchu na drogach międzynarodowych do 2013 roku. Rządowy program przewiduje niezależnie od budowy modernizację istniejącej sieci drogowej będącej w złym stanie technicznym i nieodpowiadającej standardom europejskim. Nasilenie odnowy dróg nastąpi w latach 2007–2009, na co przeznaczają się około 4 mld zł<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Ministerstwo Infrastruktury, GDDKiA, *Harmonogram budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2007-2013*, Warszawa 2005, s. 2.

<sup>15</sup> Materiały wewnętrzne GDDKiA



Niezwykle istotną rolę w drogowych projekcjach inwestycyjnych odgrywają strukturalne fundusze unijne zarezerwowane dla Polski. W latach 2007–2013 w ramach Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko" na infrastrukturę transportową zostanie przeznaczona rekordowa suma 26 mld EUR, z czego 19 mld będzie pochodziło z funduszy unijnych. Podstawowym zadaniem Skarbu Państwa w najbliższych latach będzie pełne wykorzystanie wszystkich dostępnych środków przeznaczonych na rozwój infrastruktury. Powinno to pozwolić na dokonanie zasadniczej przebudowy całego systemu transportowego w Polsce. Po raz pierwszy program inwestycyjny obejmie w sposób zintegrowany wszystkie gałęzie transportu. Prawie 60% z tych środków zostanie przeznaczonych na inwestycje drogowe, 25% na inwestycje kolejowe, a 10% na transport miejski w kilku miastach<sup>16</sup>.

## **Wnioski**

Polska od momentu wdrożenia planu budowy autostrad w latach dziewięćdziesiątych nie wykorzystwała niestety swojego potencjału rozwojowego, a wyniki w postaci oddanych nowych odcinków autostrad nie wystawiają dobrej oceny kolejnym ekipom rządowym i niewątpliwie poddają w wątpliwość ich metody zarządzania, a także zdolność strategicznego planowania i wyciągania wniosków z analizowanych zdarzeń. W efekcie dysproporcja pomiędzy długością i jakością polskiej sieci autostrad w porównaniu z rozwiniętymi krajami Europy Zachodniej wykazuje tendencję rosnącą.

Niewydolność funkcjonującego do tej pory modelu koncesyjnego stwarza konieczność dokonania istotnych zmian w systemie finansowania i organizacji budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz przebudowy dróg krajowych. Głównym założeniem zmian modelu koncesyjnego powinno być wzmocnienie funkcji państwa, które powinno przejąć na siebie inicjatywę w zakresie dywersyfikacji źródeł finansowania programu oraz sprawnego uruchamiania nowych projektów.

Przekazanie realizacji budowy autostrad w ręce prywatnych inwestorów miało rozwiązać wszelkie problemy związane z niedostateczną liczbą tych dróg w Polsce. Okazało się jednak, że na koncesjach zyskali administratorzy dróg, a nie Skarb Państwa. W dodatku niekorzystne dla państwa umowy mogą kosztować budżet do 2037r. 22 mld złotych<sup>17</sup>, które trafią do kieszeni prywatnych inwestorów. Przyczyną tych strat jest zobowiązanie państwa do wypłaty koncesjonariuszom specyficznych odszkodowań z tytułu utraconych wpływów, które

---

<sup>16</sup> *Szansy nie zmarnujemy*, „Rzeczpospolita”, 20.12.2006.

<sup>17</sup> Najwyższa Izba Kontroli, Raport, 2006.

wynikają z tego, że na mocy prawa z opłat za przejazd autostradami zwolnione są ciężarówki o masie powyżej 3,5 tony. Ich właściciele wykupują, bowiem winiety uprawniające do jazdy po wszystkich rodzajach dróg. Nie mogą, więc być podwójnie obciążani za to samo świadczenie tj. za korzystanie z autostrad. Logiczna, więc wydaje się koncepcja, aby część pieniędzy ze wspomnianych opłat została przeznaczona na rozwój infrastruktury transportowej, a w szczególności autostrad. Głównym problemem jest oszacowanie ilości samochodów ciężarowych korzystających z autostrad, co automatycznie powoduje tendencje do zawyżania wspomnianej wartości przez koncesjonariuszy. W tym kontekście ciekawy jest przypadek Autostrady Wielkopolskiej, która tuż przed wejściem w życie aneksów drastycznie podniosła opłaty dla ciężarówek, przez co zagwarantowała sobie wyższe dopłaty z budżetu państwa. Co więcej, spółki autostradowe mają prawo ściągać opłaty od kierowców do 2027 roku (autostrada A-4) i 2037 roku (A-2). W tym czasie ma się im zwrócić kapitał zainwestowany w budowę. Jednak w myśl aneksów, jeśli przez ten czas prywatne spółki nie odzyskają wszystkich pieniędzy, budżet ma im dopłacić brakującą kwotę. Zdziwiające jest, że budżet państwa przyjmuje odpowiedzialność za ryzyko gospodarcze, które podejmuje firma prywatna.

System koncesyjny, pomimo iż sprawdził się w rozwiniętych gospodarkach zachodnioeuropejskich, w Polsce okazał się koncepcją niedoskonałą oraz nieefektywną. Budowa autostrad przez koncesjonariuszy nie zagwarantowała poprawnego przebiegu procesu inwestycyjnego, dlatego też uzasadniona wydaje się być decyzja o powrocie do systemu tradycyjnego, opartego w głównej mierze na finansowaniu budżetowym, a od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej również na funduszach strukturalnych.

## **Literatura**

1. Chrzan M., *Rząd przejmuje budowę autostrady A1*, „Gazeta Wyborcza”, 03.06.2006.
2. Chrzan M., *Polaczek: Zabieram koncesję GTC na budowę autostrady A1*, „Gazeta Wyborcza”, 11.12.2006.
3. Czerkas K., *Project Finance w polskiej praktyce*, Twigger, Warszawa 2002.
4. *Harmonogram budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2007-2013*, Ministerstwo Infrastruktury, GDDKiA, Warszawa 2005, s. 2.
5. *Partnerstwo Publiczno-Prywatne. Nowe możliwości realizacji projektów infrastrukturalnych*, Ernst & Young Warszawa 2006.
6. *Szansy nie zmarnujemy*, „Rzeczpospolita”, 20.12.2006.
7. *Wyjechali z zapaści*, „Gazeta Wyborcza”, 18.02.2004.

