



UNIwersytet Gdański



DYLEMATY WOKÓŁ ZAPEWNIANIA ŚRODKÓW NA FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Monika Bak, Uniwersytet Gdański

**II Europejski Kongres Finansowy
Sopot, 23-25 maja 2012 r.**




UNIWERSYTET GDAŃSKI

Struktura prezentacji:

- ❖ Czy państwo musi interweniować w finansowanie infrastruktury transportowej?
- ❖ Wyzwania wobec systemu opłat transportowych
- ❖ Redystrybucja dochodów i alokacja wpływów
- ❖ Poszukiwanie optymalnego systemu finansowania infrastruktury



CZY PAŃSTWO MUSI INTERWENIOWAĆ W FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ?

- 
- ❖ liberalizm gospodarczy vs interwencjonizm państwowy,
 - ❖ szkoła wyboru publicznego i zagrożenia „*rent seeking*”,
 - ❖ infrastruktura transportowa jako naturalny monopol oraz planowanie przestrzenne i wykorzystanie zasobów,

Czyli:

- ❖ w jaki sposób obciążać użytkownika, aby wysokość opłat odzwierciedlała faktyczne koszty użytkowania obiektów?
- ❖ jak powiązać instytucjonalnie i organizacyjnie wpływy z tytułu opłat z wydatkami inwestycyjnymi w zakresie infrastruktury?



WYZWANIA WOBEC SYSTEMU OPŁAT TRANSPORTOWYCH

- ❖ finansowanie – wpływy z opłat jako źródło finansowania utrzymania i modernizacji infrastruktury, ewentualnie budowy nowych obiektów,
- ❖ internalizacja kosztów zewnętrznych – opłaty zależne od generowanych kosztów społecznych, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych, szczególnie zanieczyszczeń, hałasu, kongestii, wypadków,
- ❖ zarządzanie popytem (ruchem itp.) – opłaty jako element polityki transportowej poprzez wpływ na zachowania użytkowników, decyzje o wyborze środka transportu, trasy, czasu przejazdu itp.,
- ❖ promowanie uczciwej konkurencji – opłaty obciążające w jednolity sposób użytkowników (w tym przedsiębiorstwa transportowe) różnych gałęzi transportu i różnych krajów





UNIwersytet Gdański


“USER PAYS” PRINCIPLE

- ❖ **kalkulacja kosztów krańcowych jako podstawa naliczania opłat – opłata w oparciu o dodatkowe koszty kolejnego pojazdu, przy uwzględnieniu w krótkim okresie:**
 - kosztów operacyjnych (energii, pracy i innych kosztów utrzymania),
 - kosztów zużycia infrastruktury (napraw, wymiany nawierzchni itp.),
 - kosztów kongestii,
 - kosztów środowiskowych,
 - kosztów wypadków,

- ❖ **koszty krańcowe w krótkim okresie nie uwzględniają kosztów inwestycyjnych związanych z budową nowych obiektów !**



METODA KOSZTÓW KRAŃCOWYCH - ZASTRZEŻENIA

- 
- ❖ trudności pomiaru kosztów krańcowych;
 - ❖ ignorowanie podstawowej zasady sprawiedliwości (np. peryferyjność);
 - ❖ ignorowanie efektów dynamicznych oraz zniekształceń cenowych w innych sektorach gospodarki;
 - ❖ ignorowanie kwestii finansowych;
 - ❖ ignorowanie kwestii instytucjonalnych;
 - ❖ wysokie koszty administracyjne wdrożenia systemu.





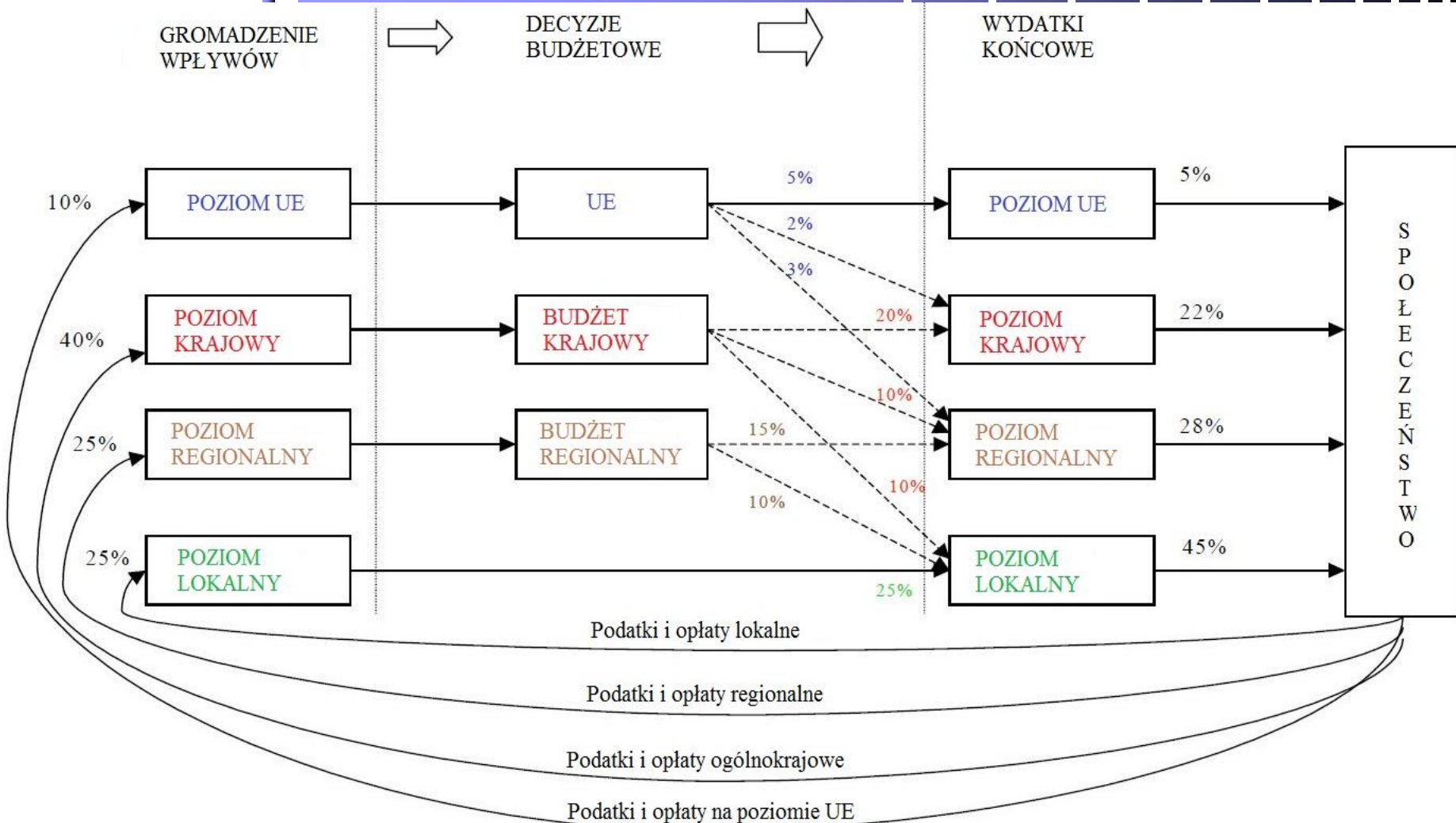
UNIWERSYTET GDAŃSKI

„**SECOND-BEST PRICING**”

- ❖ *effectiveness, equity, acceptability*
- ❖ efektywność ekonomiczna - wielokryteryjny mechanizm oceny projektów (MCM) lub tradycyjne metody analizy kosztów – korzyści (CBA),
- ❖ sprawiedliwość - w wymiarze horyzontalnym, wertykalnym i przestrzennym,
- ❖ akceptacja społeczna – związana z umiejętnościami implementacji, zasadami dystrybucji oraz postrzeganiem sprawiedliwości społecznej.





REDYSTRYBUCJA DOCHODÓW I ALOKACJA WPŁYWÓW




GROMADZENIE I WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW W POSZCZEGÓLNYCH GAŁĘZIACH TRANSPORTU

WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW			GROMADZENIE WPŁYWÓW					Pozostałe sektory gospodarki	
			Sektor transportu						
			Autostrady	Drogi inne	Koleje	Transport lotniczy	Tr. morski		Transport wodny śródlądowy
Sektor transportu	Autostrady	Utrzymanie							
		Nowe inwestycje							
	Drogi inne	Utrzymanie							
		Nowe inwestycje							
	Koleje	Utrzymanie							
		Nowe inwestycje							
	Transport lotniczy	Utrzymanie							
		Nowe inwestycje							
	Transport morski	Utrzymanie							
		Nowe inwestycje							
	Transport wodny śródlądowy	Utrzymanie							
		Nowe inwestycje							
Pozostałe sektory gospodarki									


 przeznaczenie wpływów na cele wewnętrzgałęziowe (internal earmarking)

 subsydia krzyżowe / międzygałęziowe

 subsydia z / do budżetu ogólnego



OPCJE W ZAKRESIE PRZEPIŁYWÓW FINANSOWYCH

- 
- ❖ przeznaczenie wpływów na cele specjalne wewnątrzgałęziowe (tzw. *internal earmarking*),
 - ❖ subsydiowanie krzyżowe – przeznaczanie wpływów na wydatki w innych gałęziach transportu, szczególnie w transporcie kolejowym,
 - ❖ subsydiowanie transportu wpływami z innych sektorów gospodarki – dotyczy głównie finansowania wydatków w transporcie publicznym,
 - ❖ subsydiowanie innych sektorów gospodarki wpływami z transportu – dotyczy głównie podatków paliwowych zasilających ogólny budżet.

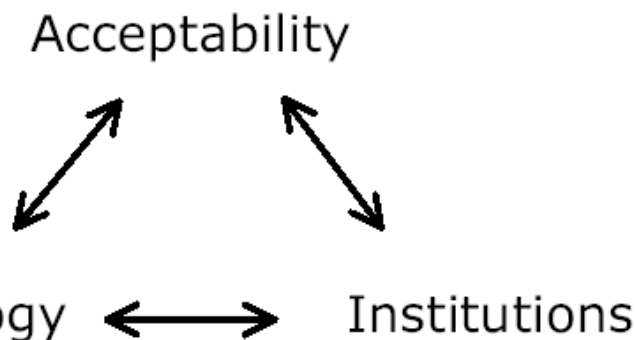


KORZYŚCI I ZAGROŻENIA *EARMARKING* - PRZEZNACZANIA WPŁYWÓW NA CELE SPECJALNE

+	-
Zgodność z teorią korzyści podatkowych	Nieelastyczność alokacji wpływów
Ułatwienie planowania długookresowego i potencjalna redukcja kosztów	Utrudnienie skutecznej kontroli budżetowej
Zapobieganie politycznym nadużyciom w zakresie wydatkowania wpływów	Zagrożenie w postaci niedoinwestowania jednej gałęzi i przerostu wydatków w innej gałęzi
Sprzyjanie akceptacji społecznej reform, np. opłat transportowych	



POSZUKIWANIE OPTYMALNEGO SYSTEMU FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY



- ❖ w jakim stopniu zwiększyć należy obciążenia użytkowników transportu, aby osiągnąć cel finansowania inwestycji infrastrukturalnych?
- ❖ jaki jest najbardziej efektywny sposób wzrostu wpływów ponad ceny kształtowane w oparciu o rachunek krańcowych kosztów społecznych?
- ❖ w jaki sposób dodatkowe wpływy powinny być alokowane, aby zapewnić efektywność, sprawiedliwość i akceptację społeczną?



KONIECZNE PODEJŚCIE WIELOKRYTERYJNE DO FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY

- ❖ obok wpływów z opłat transportowych celowe przeznaczanie części wpływów budżetowych pochodzących spoza sektora transportu,
- ❖ efektywne wykorzystywanie środków pochodzących z Unii Europejskiej,
- ❖ zaangażowanie prywatnych form finansowania i współfinansowania inwestycji.





DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ !