



Europejski Bank Inwestycyjny • Europejski Bank Inwestycyjny • Europejski Bank Inwestycyjny • Europejski Bank Inwestycyjny

Finansowanie sieci transeuropejskich przez EBI







Wsparcie EBI dla TEN

Potrzeba zapewnienia wolnego przepływu towarów, osób, energii i informacji leży u podstaw fundamentalnych celów Unii Europejskiej (UE) w zakresie rozwoju i integracji. Rozbudowa transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (TEN), będąca w centrum polityki europejskiej, pozostaje głównym celem Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) obok innych priorytetów w zakresie finansowania, jak na przykład wzmacnianie spójności gospodarczej i społecznej w UE, wspieranie celów UE w zakresie energii, nawiązywanie stosunków z krajami partnerskimi czy ochrona środowiska.

Europejskie sieci transportowe

Celem polityki europejskiej jest utworzenie zintegrowanej sieci podstawowej infrastruktury transportowej w drodze przekształcenia sieci wybudowanych z uwzględnieniem interesów narodowych w skuteczny i zrównoważony system infrastruktury na skalę europejską. Ta sieć autostrad, kolei, dróg wodnych, portów i lotnisk połączy 27 państw członkowskich ze sobą i z krajami europejskiej polityki sąsiedztwa.

Zatory na drogach długodystansowych w UE wynikające z ich ograniczonej przepustowości stanowią utrudnienie w wymianie handlowej i swobodnym przemieszczaniu się. Optymalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla zmniejszenia wciąż rosnących kosztów i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Do rozwoju wspólnego rynku niezbędna jest jednak budowa nowej lub ulepszonej infrastruktury transportowej.

Państwa członkowskie muszą dokonać znacznych inwestycji w celu dostosowania sieci infrastruktury do rosnących potrzeb poszerzającej się UE w zakresie transportu. Wielkim wyzwaniem dla przyszłości transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T)



jest konieczność zintegrowania słabo rozwiniętych systemów transportowych wielu nowych państw członkowskich i krajów kandydujących. Choć większość tych inwestycji będzie pochodzić z sektora państwowego, do zaangażowania należy zachęcać również sektor prywatny w celu zapewnienia efektywności i innowacji oraz zmniejszenia obciążenia finansowego rachunków publicznych.

Oprócz tych korytarzy priorytetowych, które będą wspierane w ramach polityki

zewnętrznej UE na obszarze europejskiego sąsiedztwa, Unia Europejska zidentyfikowała trzydzieści projektów priorytetowych w ramach sieci TEN-T, które zostaną objęte wsparciem z budżetu UE. Wysokość wkładu UE pozostanie jednak znacznie poniżej wymogów inwestycyjnych dla tych projektów i całej sieci w ogólności. Długoterminowe kredyty EBI mają jednak przyczynić się do wypełnienia tej luki finansowej i przyśpieszenia budowy sieci, której zakończenie planuje się w 2020 roku.



Europejskie sieci energetyczne

Strategia UE w sektorze energii polega na:

- zrównoważonym rozwoju – w celu ograniczenia negatywnego wpływu wytwarzania energii i jej zużycia na środowisko naturalne, przede wszystkim poprzez zmniejszenie emisji dwutlenku węgla, ale również dzięki czystszej energii w ogólności;
- konkurencyjności dostaw energii – jest to jeden z głównych czynników rozwoju gospodarczego Unii Europejskiej zważywszy na kluczową rolę, jaką energia odgrywa w nowoczesnej gospodarce;
- bezpieczeństwie dostaw energii – poprzez promowanie zróżnicowanych źródeł energii, zwiększenie wewnętrznych dostaw, ale również zmniejszenie uzależnienia Europy od zewnętrznych dostaw i ograniczenie potencjalnego oddziaływania wielu międzynarodowych czynników ryzyka, które mają wpływ na rynek energii.

Transeuropejskie sieci energetyczne (TEN-E) są priorytetem polityki energetycznej UE ze względu na niezwykle ważną rolę, jaką odgrywają w tworzeniu wewnętrznego rynku energii a także w dywersyfikacji i zapewnianiu bezpieczeństwa dostaw energii w Unii.

Wspieranie inicjatyw UE

W Traktacie z Maastricht z 1992 roku państwa członkowskie UE uzgodniły potrzebę rozwoju sieci transeuropejskich w celu przyspieszenia realizacji celów Unii w zakresie integracji. W 1994 roku na szczycie Rady Europejskiej w Essen sporządzono listę czternastu projektów priorytetowych mających kluczowe znaczenie dla rozwoju sieci transportowych, a w 1996 roku Parlament i Rada Unii Europej-

skiej zatwierdziły wytyczne w tym zakresie. Tę listę uaktualniono w 2004 roku w związku z europejskim działaniem na rzecz wzrostu, poszerzając ją do trzydziestu projektów priorytetowych.

Rola EBI

EBI jest głównym źródłem kredytów bankowych dla sieci transeuropejskich w Unii i w krajach kandydujących. Od 1993 roku, kiedy to UE włączyła TEN do swoich polityk, do grudnia 2008 roku EBI podpisał umowy kredytowe na kwotę 94,3 mld EUR na sieci transportowe TEN i 12,4 mld EUR na sieci energetyczne TEN.

Operacje Banku wspierające rozwój TEN przyczyniają się również do realizacji innych celów priorytetowych Unii Europejskiej. Polityka w zakresie TEN ułatwia integrację gospodarczą i społeczną, przyczynia się do rozwoju słabiej rozwiniętych regionów UE. W 2008 roku obszary konwergencji otrzymały około 53% kredytów przeznaczonych na duże europejskie sieci transportowe i energetyczne; budowa infrastruktury transportowej i energetycznej, oprócz bezpośredniego oddziaływania na te rozwijające się regiony, dzięki stworzonym synergiom powinna przynieść również wiele pośrednich korzyści długoterminowych.

Promowanie „czystej” infrastruktury transportowej i energetycznej przyczynia się również do realizacji długoterminowych celów EBI, jakimi są zrównoważona, konkurencyjna i bezpieczna energia oraz ochrona i poprawa jakości środowiska. Przyznanie pierwszeństwa projektom kolejowym przed projektami drogowymi, podobnie jak nadanie priorytetowego statusu projektom dotyczącym przesyłu gazu ziemnego potwierdza zaangażowanie Banku na rzecz europejskiej polityki ochrony środowiska naturalnego i miejskiego.

EBI dokonuje również znacznych inwestycji w projekty transportu i energii niezwiązane z TEN, przyczyniając się w ten sposób do wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy na słabiej rozwiniętych obszarach państw członkowskich UE i krajów kandydujących a także do poprawy jakości środowiska, zwłaszcza dzięki wspieraniu infrastruktury miejskiego transportu publicznego. Umowy dotyczące projektów transportowych podpisane w ostatnich latach obejmują rozbudowę i usprawnienie lokalnych sieci metra i tramwajowych, zakup taboru i remont lokalnych sieci drogowych, przede wszystkim w nowych państwach członkowskich. Jeżeli chodzi o sektor energii, wśród projektów sfinansowanych niedawno przez Bank znajduje się unowocześnienie sieci energii elektrycznej i modernizacja elektrowni podjęta z myślą o ograniczeniu zanieczyszczeń.

Celem rozwoju TEN jest zapewnienie:

- infrastruktury wysokiej jakości wspierającej połączenia pomiędzy 27 państwami członkowskimi UE a także łączącej UE i kraje obszaru sąsiedztwa europejskiego;
- wzajemnego połączenia i interoperacyjności istniejących sieci krajowych;
- dostępu do podstawowych sieci tak, aby z sieci transeuropejskich można było korzystać na całym obszarze UE.



Wartość dodana EBI

EBI wnosi prawdziwą wartość dodaną do projektów infrastruktury sieci energetycznych i transportowych TEN, wykorzystując swoją zdolność do:

- pozyskiwania (na korzystnych warunkach) dużych kwot niezbędnych do współfinansowania budowy tej infrastruktury;
- oferowania terminów spłaty dostosowanych do długich okresów konstruowania i eksploatacji danych programów;
- dostarczania strukturalnego finansowania, które stanowi uzupełnienie środków udostępnianych przez banki komercyjne i środków pozyskiwanych na rynkach kapitałowych.

Innowacyjne instrumenty finansowe

Od 1993 roku EBI zwiększył wysokość kredytów na rzecz TEN za pośrednictwem całej gamy instrumentów finansowych. W następstwie zapoczątkowania europejskiego działania na rzecz wzrostu postanowił zwiększyć budżet Instrumentu Inwestycyjnego TEN, ustanawiając mechanizm kredytów priorytetowych przeznaczonych na sieci transportowe TEN-T w wysokości 75 mld EUR do 2013 roku i asygnując dodatkowe środki na sieci energetyczne TEN-E rzędu 500 mln – 1 mld EUR rocznie. Blisko połowa całości kredytów EBI na rzecz TEN ma być przeznaczona na projekty priorytetowe.

Należy podkreślić, że EBI przyznaje znaczną część swoich kredytów na projekty niezbędne do realizacji całościowego celu sieci TEN-T, które jednak nie figurują na liście projektów priorytetowych. W 2008 roku udział tych projektów w finansowaniu EBI na rzecz TEN-T wyniósł 31%.

Wśród pozostałych instrumentów znajduje się Instrument Finansowania Strukturalnego (SFF) dla sieci TEN, który umożliwia

przyznawanie kredytów na projekty o jakości kredytowej poniżej jakości inwestycyjnej oraz instrument gwarancji kredytowej dla projektów transportowych sieci TEN (LGTT), którego zadaniem jest zachęcenie sektora prywatnego do większego udziału w finansowaniu infrastruktury sieci TEN-T (zobacz ramki dotyczące SFF i LGTT).

Komisja Europejska i Parlament Europejski podkreśliły konieczność utrzymania odpowiedniego poziomu inwestycji w infrastrukturę transportową. Kluczową rolę w realizacji programu inwestycji w TEN odgrywa zaangażowanie sektora prywatnego.

EBI pełni ważną funkcję katalizatora dla inwestycji sektora prywatnego w TEN,

o czym świadczy zwiększone wsparcie dla partnerstw publiczno-prywatnych (PPP). W latach 2000-2008 EBI zawarł transakcje w ramach PPP o wartości średnio 3,5 mld EUR rocznie (jednak nie zawsze w sektorze transportu).

UE udziela znacznego wsparcia inwestycjom sektora prywatnego, czego dowodem jest utworzenie Europejskiego Centrum Ekspertyzy w zakresie PPP (EPEC). EBI, wraz z Komisją Europejską oraz krajowymi i regionalnymi władzami odpowiedzialnymi za PPP, odgrywa aktywną rolę w działalności centrum, które umożliwia wymianę doświadczeń pomiędzy organami sektora publicznego zajmującymi się PPP w Europie i dostarcza praktycznej pomocy w ich realizacji.



LGTT

LGTT to skrót od angielskiej nazwy oznaczającej instrument gwarancji kredytowej dla projektów transportowych sieci TEN (Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects). Jest to innowacyjny instrument finansowy ustanowiony i opracowany wspólnie przez Komisję Europejską i EBI; jego zadaniem jest zachęcenie sektora prywatnego do większego udziału w finansowaniu infrastruktury transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) poprzez znaczącą poprawę profilu ryzyka nadrzędnych kredytodawców.

Ten nowy instrument przyczyni się do zwiększenia zaangażowania sektora prywatnego na rzecz podstawowej infrastruktury transportowej w Europie, która często ma trudności z przyciągnięciem finansowania sektora prywatnego z powodu ryzyka ruchu lub ryzyka dochodów, zwłaszcza w fazie rozruchu projektów. LGTT, który stanowi część programu UE na rzecz TEN-T i europejskiego działania na rzecz wzrostu realizowanego przez EBI, częściowo pokryje to ryzyko, co przyczyni się do znacznej poprawy zdolności projektu do radzenia sobie z niższym niż zakładano poziomem ruchu.

LGTT przyczynia się do zwiększenia jakości kredytowej kredytów nadrzędnych i efektywności (pod względem kosztów) całego budżetu projektu. W obecnych warunkach rynkowych stanowi kluczowe wsparcie dla projektów, których przychody są związane z poziomem ruchu.

LGTT otrzyma przydział w wysokości 1 mld EUR (po 500 mln EUR od Komisji Europejskiej i EBI), który jest przeznaczony na wsparcie dla kredytów nadrzędnych do wysokości 20 mld EUR.



Wsparcie z budżetu UE dla TEN

Sieci transeuropejskie TEN są finansowane z dotacji Wspólnoty i kredytów EBI. Wsparcie unijne dla TEN obejmuje:

- linię budżetową dla TEN (z wieloletnimi przydziałami na duże projekty i rocznymi przydziałami na mniejsze projekty) – jest to linia budżetowa UE przeznaczona wyłącznie na realizację projektów TEN;
- fundusze strukturalne i spójności – jest to główny instrument UE służący do wspierania rozwoju gospodarczego i społecznego oraz restrukturyzacji w państwach członkowskich. Te fundusze stanowią ponad jedną trzecią budżetu UE i są wykorzystywane do wspierania rozwoju regionalnego, między innymi w zakresie infrastruktury transportowej i energetycznej.





Operacje EBI na rzecz transeuropejskich sieci i korytarzy w latach 1993-2008

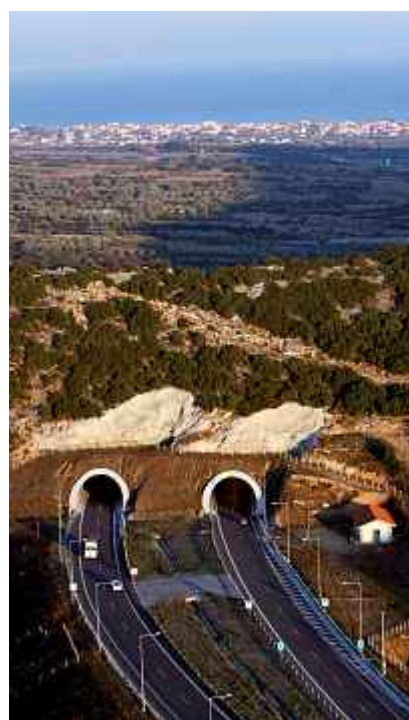
- Priorytetowe sieci transeuropejskie (TEN)
- Odcinki sieci TEN objęte zobowiązaniami finansowymi
- Pozostała infrastruktura i sieci o szczególnym znaczeniu dla UE, które sfinansowano
- Korytarze drogowe i kolejowe w Europie Środkowo-Wschodniej
- Sfinansowane odcinki korytarzy
- Drogi/ kolej
- ⚡ Energia elektryczna
- ⬤ Gaz
- ✈ Lotnisko
- Projekt wieloregionalny
- ◆ Hub intermodalny
- ▼ Port
- ⚙ Kontrola ruchu lotniczego
- ⬇ Rozwój pól ropy naftowej i gazu ziemnego
- 🚛 Elektroniczny, wielopasmowy system pobierania opłat na autostradach
- 🚂 Stacja kolejowa



30 projektów priorytetowych w sektorze transportu

1	Linia kolejowa dużej prędkości/ transport kombinowany Północ-Południe (Berlin-Erfurt-Halle/ Lipsk-Norymberga & tunel Brenner, połączenie Monachium-Werona & most przez Cieśninę Messyńską)
2	Linia kolejowa dużej prędkości PBKAL (Paryż-Bruksela-Kolonia-Amsterdam-Londyn)
3	Linia kolejowa dużej prędkości Południe (Madryt-Barcelona-Perpignan-Montpellier & Madryt-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours & Lizbona/Porto-Madryt)
4	Linia kolejowa dużej prędkości Wschód (Paryż-wschodnia Francja-południowe Niemcy, w tym odcinek Metz-Luksemburg)
5	Linia konwencjonalna/ transport kombinowany: linia Betuwe (Rotterdam-granica holendersko-niemiecka-Ren/ Zagłębie Ruhry)
6	Linia kolejowa dużej prędkości/ transport kombinowany, Francja-Włochy-Słowenia-Węgry (Lyon-Turyń & Turyń-Mediolan-Wenecja-Triest-Koper-Dikava & Lublana-Budapeszt)
7	Autostrady greckie (Pathe & Via Egnatia) & Sofia-Kulata - autostrada do granicy grecko-bułgarskiej & autostrada Nadlac-Sibiu
8	Połączenie multimodalne Portugalia-Hispania
9	Konwencjonalna linia kolejowa Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10	Port lotniczy Malpensa (Mediolan)
11	Stałe połączenie kolejowo-drogowe pomiędzy Danią i Szwecją przez cieśninę Sund
12	Trójkąt nordycki: połączenie kolejowe/drogowe
13	Połączenie drogowe Irlandia-Wielka Brytania-Belenuks
14	Główna linia kolejowa wybrzeża zachodniego, Wielka Brytania
15	Galileo
16	Linia kolejowa towarowa Sines-Madryt-Paryż
17	Linia kolejowa Paryż-Strasburg-Stuttgart-Wiedeń-Bratysława
18	Śródlądowa droga wodna Ren/Moza-Men-Dunaj
19	Interoperacyjność linii kolejowych dużej prędkości na Półwyspie Iberyjskim
20	Linia kolejowa Fehmarn Belt
21	Autostrady morskie
22	Linia kolejowa Ateny-Sofia-Budapeszt-Wiedeń-Praga-Norymberga/Drezno
23	Linia kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratysława/Wiedeń
24	Linia kolejowa Lyon/Genua-Bazylea-Duisburg-Rotterdam/Antwerpia
25	Połączenie autostradowe Gdańsk-Brno/Bratysława/Wiedeń
26	Linia kolejowa/drogowa Irlandia-Wielka Brytania-Europa kontynentalna
27	Linia kolejowa „Rail Baltica” Warszawa-Kaunas-Ryga-Tallin
28	„Eurocaprail”: linia kolejowa Bruksela-Luksemburg-Strasburg
29	Linia kolejowa w korytarzu intermodalnym Morze Jońskie/Adriatyk
30	Śródlądowa droga wodna Sekwana-Skalda

Łączny koszt transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) szacuje się na około 900 mld EUR (w latach 1996-2020), z czego do zainwestowania do 2020 roku pozostaje około 500 mld EUR. Szacowany koszt samych projektów priorytetowych wynosi około 400 mld EUR (w latach 1996-2020), z czego do zainwestowania do 2020 roku pozostaje około 270 mld EUR. Większość projektów priorytetowych (21 z 30) to projekty w sektorze kolei, a pozostałe projekty dotyczą dróg, portów, śródlądowych szlaków wodnych i lotnisk.





Priorytetowe projekty przesyłu energii elektrycznej i gazu ziemnego

Sieci elektroenergetyczne

1	Francja – Belgia – Holandia – Niemcy: wzmocnienie sieci elektroenergetycznej w celu rozwiązania ograniczeń przesyłowych w przepływie energii elektrycznej przez państwa Beneluksu.
2	Granice Włoch z Francją, Austrią, Słowenią i Szwajcarią: zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych.
3	Francja – Hiszpania – Portugalia: zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych między tymi państwami, jak również na Półwyspie Iberyjskim, oraz rozwój sieci w regionach wyciarskich.
4	Grecja – kraje bałkańskie – system UCTE: rozwój infrastruktury elektroenergetycznej dla przyłączenia Grecji do systemu UCTE oraz umożliwienia rozwoju rynku energii elektrycznej w południowo-wschodniej Europie.
5	Wielka Brytania – Europa kontynentalna i Europa Północna: stworzenie/zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych oraz ewentualna integracja zlokalizowanych na morzu elektrowni wiatrowych.
6	Irlandia – Wielka Brytania: zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych oraz ewentualna integracja zlokalizowanych na morzu elektrowni wiatrowych.
7	Dania – Niemcy – Pierścień Bałtycki (obejmujący Norwegię — Szwecję — Finlandię — Danię — Niemcy — Polskę — państwa bałtyckie — Rosję): zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń wzajemnych oraz ewentualna integracja zlokalizowanych na morzu elektrowni wiatrowych.
8	Niemcy – Polska – Republika Czeska – Słowacja – Austria – Węgry – Słowenia: zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych.
9	Państwa członkowskie regionu śródziemnomorskiego – zwiększenie zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych między państwami członkowskimi regionu śródziemnomorskiego a Marokiem — Algierią — Tunezją — Libią — Egiptem — krajami bliskowschodnimi — Turcją.

Sieci gazowe

1	Zjednoczone Królestwo — północna Europa kontynentalna, w tym Holandia, Belgia, Dania, Szwecja i Niemcy — Polska — Litwa — Łotwa — Estonia — Finlandia — Rosja: gazociągi mające połączyć niektóre z głównych źródeł dostaw gazu w Europie, poprawić współdziałanie sieci oraz zwiększyć bezpieczeństwo dostaw, w tym gazociągi przeprowadzone drogą morską z Rosji do UE i drogą lądową z Rosji do Polski i Niemiec, budowa nowych gazociągów i zwiększenie zdolności przesyłowej sieci w Niemczech, Danii i Szwecji oraz pomiędzy tymi państwami oraz w Polsce, Republice Czeskiej, na Słowacji, w Niemczech i Austrii oraz pomiędzy tymi państwami.
2	Algieria — Hiszpania — Włochy — Francja — północna Europa kontynentalna: budowa nowych gazociągów z Algierii do Hiszpanii, Francji i Włoch oraz zwiększenie zdolności przesyłowej sieci w Hiszpanii, Francji i we Włoszech oraz między tymi państwami.
3	Kraje basenu Morza Kaspijskiego — Bliski Wschód — Unia Europejska: nowe sieci gazociągów do Unii Europejskiej z nowych źródeł, łącznie z gazociągami między Turcją a Grecją, Grecją a Włochami, Turcją a Austrią oraz Grecją, Słowenią i Austrią (poprzez Bałkany Zachodnie).
4	Terminale skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Belgii, Francji, Hiszpanii, Portugalii, we Włoszech, w Grecji, na Cyprze i w Polsce: dywersyfikacja źródeł dostaw i punktów wejściowych, łącznie z podłączeniami terminali LNG do sieci przesyłowych.
5	Podziemne magazyny gazu ziemnego w Hiszpanii, Portugalii, Francji, we Włoszech, w Grecji oraz w regionie Morza Bałtyckiego: zwiększanie pojemności w Hiszpanii, Francji, we Włoszech i w regionie Morza Bałtyckiego oraz budowa pierwszych obiektów w Portugalii, Grecji i na Litwie.
6	Państwa członkowskie regionu śródziemnomorskiego — Wschodniośródziemnomorski Pierścień Gazowy: zakładanie i zwiększenie przepustowości gazociągów między państwami członkowskimi regionu śródziemnomorskiego a Libią — Egiptem — Jordanią — Syrią — Turcją.

Priorytetowa lista projektów TEN-E obejmuje szereg programów przesyłu energii elektrycznej i gazu ziemnego począwszy od małych, transgranicznych linii elektroenergetycznych po transkontynentalne rurociągi gazowe.



SFF

Instrument Finansowania Strukturalnego (SFF) został ustanowiony w 2001 roku; jego zadaniem jest wytworzenie znaczącej wartości dodanej poprzez zapewnienie projektom priorytetowym dodatkowego wsparcia z wykorzystaniem instrumentów o profilu ryzyka wyższym od ryzyka zazwyczaj przyjmowanego przez Bank. Przy każdej operacji zalicza się środki kapitałowe na poczet funduszu wydzielonego na działalność SFF (tzw. rezerwa SFF); w 2001 roku Rada Gubernatorów zatwierdziła dlań początkowy przydział w wysokości 750 mln EUR, który w latach 2001-2006 został w całości rozdzielony.

W 2006 roku Rada Gubernatorów zgodziła się na ewentualne (w razie konieczności) przyrostowe zwiększenie rezerwy SFF do maksymalnej wysokości 3,75 mld EUR do 2013 roku w celu wspierania operacji ze środków własnych w krajach, w których Bank ma zezwolenie na prowadzenie działalności. W 2006 roku zatwierdzono dodatkowy, natychmiastowy przydział w wysokości 500 mln EUR, dzięki czemu łączna wysokość rezerwy SFF osiągnęła obecny poziom 1,25 mld EUR.

W czerwcu 2008 roku Rada Gubernatorów uznała kluczową rolę odgrywaną przez SFF w podziale ryzyka, zatwierdzając zwiększenie poziomu rezerwy SFF o 1,5 mld EUR. Ten dodatkowy przydział jest niezbędny do tego, żeby Bank dysponował wystarczającym kapitałem do przeprowadzania operacji w ramach SFF w latach 2009-2010. Dzięki temu uzupełnieniu rezerwy SFF na przyszłe przydziały w ramach tego instrumentu zostaje saldo w wysokości 1 mld EUR.

Strategiczne cele określone przez Bank obejmują utworzenie dużego, trwałego programu SFF, który stałby się elementem głównego nurtu jego działalności w zakresie przyznawania kredytów, przy czym główny nacisk spoczywałby nadal na wysoko priorytetowych dziedzinach: sieciach transeuropejskich TEN, inicjatywie i2i, energii i współpracy z krajami partnerskimi. W razie potrzeby można by jednak wykorzystywać SFF również na inne cele priorytetowe, na przykład MSP. Zwiększone zainteresowanie EBI tym instrumentem, któremu towarzyszy stosowna restrukturyzacja jego dyrekcji operacyjnych, już przełożyło się na przyspieszony wzrost ilości kredytów podpisanych w ramach SFF i utworzenie znaczącej rezerwy projektów, głównie w 2007 roku.





Studia przypadku

NorNed

NorNed to najdłuższy na świecie podmorski kabel energetyczny. Ten duży, innowacyjny projekt sieci transeuropejskiej obejmuje budowę hybrydowego bipolarnego kabla HVDC o długości 580 km na dnie Morza Północnego pomiędzy holenderskim Eemshaven i norweskim Fedra. Ten kabel przecina obszary wodne Danii i Niemiec, łącząc holenderskie i norweskie krajowe sieci elektroenergetyczne. Promotorami tego projektu są holenderscy i norwescy operatorzy elektroenergetycznych systemów przesyłowych – odpowiednio, TenneT B.V. i Statnett S.F. W ramach tego wspólnego przedsięwzięcia obydwaj operatorzy zainwestują w sumie 600 mln EUR, z czego blisko 50% (280 mln EUR) pochodzi z wkładu EBI.



NorNed, dzięki utworzeniu połączeń międzysystemowych między rynkami energii elektrycznej Holandii i Norwegii, umożliwi przesył i wymianę energii elektrycznej między tymi dwoma krajami, wykorzystując różnice w strukturach produkcji energii elektrycznej obydwu państw i (w niedalekiej przyszłości) umożliwiając integrację rynków państw skandynawskich i krajów Europy Środkowo-Zachodniej.

Kabel NorNed połączy holenderskie i nordyckie krajowe sieci elektroenergetyczne i rynki energii elektrycznej. Przyczyni się to do zapewnienia trwałego bezpieczeństwa dostaw i umożliwi bardziej efektywne wykorzystanie zdolności produkcyjnych obydwu krajów, na przykład dzięki lepszemu wykorzystaniu przepustowości termicznej w godzinach pozaszczytowych w Holandii i hydrozasobów w mokrych latach w Norwegii.

Lotnisko w Madrycie

W grudniu 2003 roku EBI wypłacił ostatnią transzę kredytu w wysokości 1,9 mld EUR państwowemu przedsiębiorstwu Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) – największemu na świecie operatorowi lotniczemu – z przeznaczeniem na modernizację i rozbudowę madryckiego lotniska Barajas. Ten projekt, w który EBI jest zaangażowany od jego zapoczątkowania w 1994 roku, pozwolił temu największemu w Hiszpanii lotnisku na zwiększenie przepustowości do 60 mln pasażerów rocznie i 120 lotów na godzinę.

Rozbudowa Barajas (największy w Europie projekt dotyczący portu lotniczego) obejmowała budowę dwóch dodatkowych pasów startowych i nowoczesnego terminala (Terminal 4), który został zaprojektowany przez Richarda Rogersa i oddany do użytku w lutym 2006 roku.

Ten projekt ma strategiczne znaczenie dla transeuropejskich sieci transportowych, gdyż odpowiada potrzebom zwiększającego się ruchu na tym ważnym lotnisku europejskim, umożliwiając jego rozwój jako portu przesiadkowego – zwłaszcza dla lotów do Ameryki Łacińskiej.



Kolej dużej prędkości w Hiszpanii

Bank wspiera budowę interoperacyjnego systemu kolei dużej prędkości na Półwyspie Iberyjskim, który zalicza się do priorytetowych projektów TEN-T. W 2002 roku EBI zatwierdził kredyt w wysokości około 2,5 mld EUR na budowę linii kolei dużej prędkości Madryt-Barcelona-Figueres. Ta nowa linia, o łącznej długości 855 km, obejmuje szereg obwodnic, tuneli i innych połączeń. Połączenie na trasie Madryt-Barcelona zostało oddane do użytku w 2007 roku, ale zaczęło działać jako linia dużej prędkości dopiero w lutym 2008 roku. Jest to główny pasażerski korytarz transportowy w Hiszpanii. Aktualny współczynnik przechwytywania na tej linii wynosi 36% ruchu w korytarzu, a liczba użytkowników kolei wciąż rośnie. Odcinki Barcelona-Figueres i z Figueres do Perpignan we Francji są jeszcze w budowie. W 2004 roku EBI zatwierdził kredyt w wysokości 1 mld EUR na budowę linii kolei dużej prędkości Kordoba-Malaga, która stanowi 155-kilometrowe przedłużenie linii Madryt-Sewilla na odcinku z Kordoby do Malagi (oddanego do użytku pod koniec 2007 roku). W 2006 roku EBI zatwierdził kredyt w wysokości 500 mln EUR na budowę linii kolei dużej prędkości Madryt-Valladolid, którą oddano do użytku pod koniec 2007 roku; ta linia obejmuje szereg tuneli i wiaduktów (w tym Guadarrama - najdłuższy w Hiszpanii tunel kolei dużej prędkości o długości 28,4 km). Ta linia zostanie przedłużona do Galicji (i ewentualnie na południe, do granicy portugalskiej) i na północ: do Asturii, Santander i Kraju Basków.



Bank rozpatruje obecnie projekt nowej, 363-kilometrowej linii kolei dużej prędkości z Madrytu do Walencji; niewykluczone, że przyzna kredyt w wysokości 1,3 mld EUR na budowę tej linii. Ten projekt nie tylko obejmuje budowę szeregu skomplikowanych pod względem technicznym tuneli i wiaduktów, ale doprowadził również do odkrycia największego w Hiszpanii wykopiska kości dinozaurów „Lo Heco” – jest to jedno z najważniejszych w Europie wykopisk skamieniałości z okresu kredowego.

Projekty te w każdym razie przyczynią się do zwiększenia współczynnika przechwytywania ruchu na kolei w stosunku do transportu drogowego i lotniczego, co będzie miało korzystne oddziaływanie na środowisko w zakresie zużycia energii i emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

Autostrada E18 w Finlandii

W październiku 2005 roku EBI podpisał umowę kredytową na kwotę 153 mln EUR z przeznaczeniem na budowę i eksploatację nowego odcinka autostrady E18 w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Ten odcinek o długości 51,4 km z Muurla do Lohja w południowo-zachodniej Finlandii będzie obejmować osiem rozjazdów, siedem tuneli i czterdzieści dziewięć wiaduktów.

Wsparcie Banku dla tego projektu przyczyni się do ogólnej poprawy jakości autostrad i sieci infrastruktury transportowej w południowo-zachodniej Finlandii, co przyniesie korzyść szybko rozwijającym się obszarom tego kraju i wielu ośrodkom rozwoju. Projekt ten pozwoli również na znaczne skrócenie czasu podróży oraz przyczyni się do poprawy dostępności, przepustowości i bezpieczeństwa.

Projekt stanowi część Trójkąta Nordyckiego (jednego z projektów priorytetowych TEN-T) – jest to multimodalny korytarz transportowy o znaczeniu strategicznym, który łączy stolicy krajów nordyckich a także usprawnia połączenia tych krajów z państwami Europy Środkowej i Rosją.





Rozbudowa portu w Rotterdamie

W styczniu 2008 roku EBI podpisał pierwszą transzę kredytu o łącznej wysokości 900 mln EUR z przeznaczeniem na zakrojoną na dużą skalę rozbudowę portu w Rotterdamie. Jest to największy port europejski pod względem przeładunku towarów i kontenerów a także główny kanał importowy i eksportowy dla przedsiębiorstw przemysłowych położonych nad Renem.

Pierwszy etap projektu rozbudowy portu w Rotterdamie (Maasvlakte II) polega na budowie zewnętrznej bariery morskiej i wewnętrznej infrastruktury podstawowej – w tym nowego terminala o długości 2,2 km i terminala kontenerowego o długości 1,1 km. Ten projekt wymaga rekultywacji terenów o powierzchni 675 ha i spowoduje powiększenie basenu portowego o kolejne 400 ha.

Port w Rotterdamie jest sklasyfikowany w transeuropejskiej sieci portów morskich jako port kategorii A, gdyż odgrywa ważną rolę w międzynarodowym transporcie morskim. Projekt ten przyczyni się do zwiększenia jego zdolności przystosowania do przyszłego rozwoju, głównie w zakresie ruchu kontenerów i transportu chemikaliów. Przyczyni się również do usprawnienia połączeń transportowych wewnątrz UE oraz pomiędzy UE i resztą świata.



Autostrada IP4 Amarante – Vila Real w Portugalii

W maju 2008 roku EBI podpisał pierwszy kredyt w ramach LGTT na rzecz autostrady IP4 Amarante – Vila Real w Portugalii. Ten projekt obejmuje budowę pięciu dużych rozjazdów na istniejącej sieci i 27 nowych dużych struktur, poszerzenie trzech istniejących struktur oraz usprawnienia na 29,8-kilometerowym odcinku A4/IP4 pomiędzy Amarante (Geraldès) i Vila Real (Parada de Cunhos) w ramach koncesji „projektuj, buduj, finansuj, eksploatuj i utrzymuj”. Łączny czas trwania koncesji wynosi maksymalnie 30 lat (począwszy od daty jej podpisania). Projekt obejmuje:

- poszerzenie istniejącej drogi pomiędzy rozjazdami Geraldès i Padronelo na odcinku 4,2 km w celu dostosowania do standardów autostrady 2x2;
- budowę nowego przebiegu trasy na odcinku 25,6 km pomiędzy Padronelo i Parada de Cunhos w celu dostosowania do standardów autostrady 2x2;
- budowę tunelu Marão (5,7 km).

Ten projekt, zlokalizowany na jednym z głównych połączeń autostradowych pomiędzy Półwyspem Iberyjski a resztą Europy, jest częścią korytarza priorytetowego TEN-T. EBI udostępnił koncesjonariuszowi dwa produkty finansowe: kredyt w wysokości 180 mln EUR w ramach SFF i 20 mln EUR w ramach instrumentu gwarancji kredytowej dla projektów transportowych sieci TEN (LGTT). Budowa autostrady IP4 jest pierwszym projektem realizowanym z pomocą LGTT.



Opcje finansowania oferowane przez EBI

EBI nie finansuje całości kosztów inwestycyjnych projektów; chodzi tu raczej o wykorzystanie pierwszorzędnych warunków kredytowych oferowanych przez Bank w celu przyciągnięcia innych wiarygodnych źródeł finansowania. Wkład EBI na ogół nie przekracza 50% całkowitych kosztów inwestycji, chociaż w wyjątkowych przypadkach finansowanie dla transeuropejskich projektów transportowych może osiągnąć nawet 75%. Ograniczenie finansowania EBI do 50% umożliwia kredytobiorcy opracowanie dynamicznego, zróżnicowanego planu finansowania we współpracy z innymi instytucjami finansowymi i bankami.

Kredyty EBI mogą stanowić uzupełnienie wsparcia z budżetu lokalnego i krajowego lub dotacji unijnych (na przykład z funduszy strukturalnych), w zależności od zakresu i charakteru danego projektu.

EBI wykorzystuje dwa główne instrumenty finansowania TEN, są to:

- kredyty indywidualne na programy inwestycyjne lub projekty o kosztach przekraczających 25 mln EUR, które są istotne w kontekście projektów infrastruktury na dużą skalę, na przykład projektów dotyczących TEN;
- fundusze inwestycyjne specjalizujące się w infrastrukturze, w których EBI uczestniczy w celu dostarczenia kapitału właścicielskiego projektom TEN realizowanym w ramach PPP. Od 2005 roku EBI przystąpił do trzech takich funduszy (Emerging Europe Convergence Fund, Dexia Southern EU Infrastructure Fund i Dutch/Northern EU Infrastructure Fund); kolejne operacje tego typu są w przygotowaniu.

Kredytobiorcy EBI

Partnerami EBI w projektach TEN mogą być władze państwowe lub instytucje prywatne, w tym spółki specjalnego przeznaczenia a także banki i instytucje finansowe. Coraz ważniejszymi partnerami w przypadku projektów infrastruktury transportowej i energetycznej na małą skalę są władze lokalne (np. samorządy regionalne, gminne, miejskie).





Nowa polityka EBI w zakresie udzielania kredytów w sektorze transportu

27 września 2007 roku EBI dokonał przeglądu polityki udzielania kredytów w sektorze transportu. Ten przegląd poprzedziło przyjęcie przez Radę Unii Europejskiej w marcu 2007 roku planu działania w sprawie polityki energetycznej. Bank zawarł te nowe decyzje w swojej polityce energetycznej, a w czerwcu 2007 roku Rada Gubernatorów zatwierdziła dokument tej polityki pod tytułem „Czysta energia dla Europy: wzmocniony wkład EBI”. W tym samym miesiącu odbyło się posiedzenie Rady Ministrów UE ds. Transportu, która przyznała, że opracowanie europejskiej strategii energetycznej w zakresie transportu jest koniecznością.

Ta nowa polityka EBI w zakresie udzielania kredytów w sektorze transportu określa wytyczne i kryteria wyboru, które przyczynią się do wzmocnienia jego wkładu na rzecz tego sektora, przede wszystkim z uwzględnieniem problematyki zmian klimatycznych; obejmuje notatkę źródłową na temat „Globalne ocieplenie i transport”.

Niektóre z głównych wytycznych zawartych w nowej polityce udzielania kredytów:

Mobilność jest niezbędnym warunkiem wolnego przepływu osób i wzrostu gospodarczego. W tym kontekście EBI będzie poszukiwać najbardziej efektywnego, ekonomicznego i zrównoważonego sposobu zaspokajania popytu na transport. Będzie to wymagać połączenia rozwiązań w dziedzinie transportu obejmujących wszystkie środki transportu, ale również starannego planowania w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

EBI będzie nadal brać aktywny udział w finansowaniu sieci TEN. Długoterminowy charakter tych inwestycji i ważna rola, jaką odgrywają w tworzeniu efektywnego, spójnego systemu transportu na skalę europejską powoduje, że są filarem inwestycji transportowych w UE i nieodzownym warunkiem funkcjonowania rynku wewnętrznego. Powiązania pomiędzy zasobami kapitału rzeczowego i emisjami gazów cieplarnianych są złożone, ale nie poddają w wątpliwość nieustannego zaangażowania UE na rzecz sieci TEN.

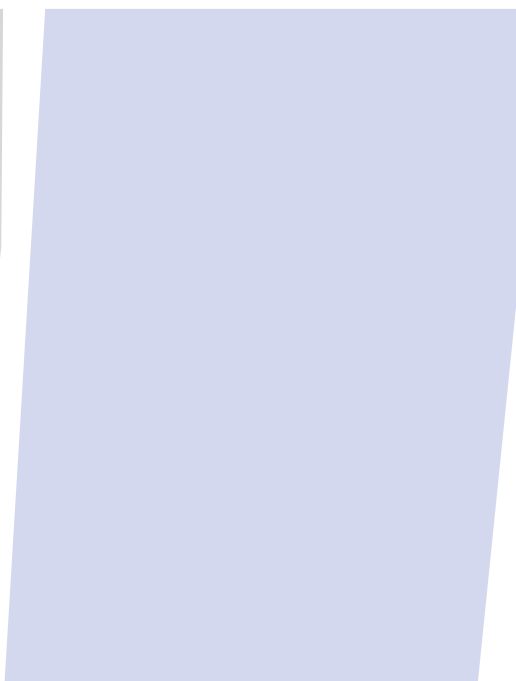
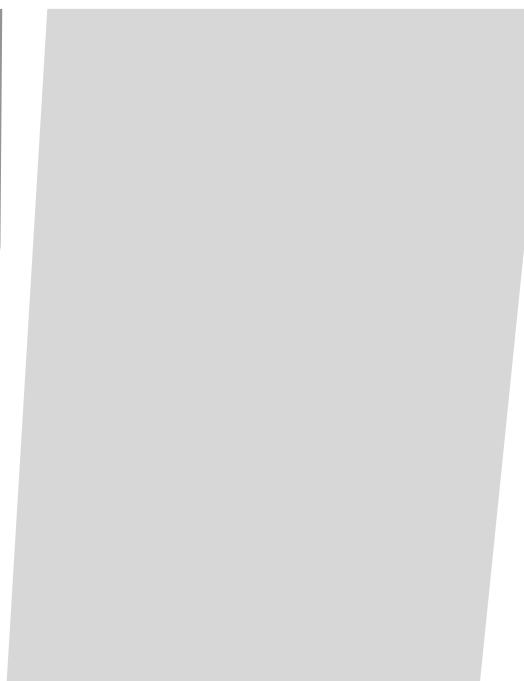
EBI będzie nadal wspierać wszystkie środki transportu, chociaż priorytetem pozostanie dlań finansowanie kolei, żeglugi śródlądowej i morskiej (szczególnie autostrad morskich), gdyż wydaje się to najlepszym sposobem na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych na jednostkę transportu; dotyczy to również transportu miejskiego i węzłów intermodalnych.

Projekty drogowe i lotnicze, aby zakwalifikować się do finansowania w przyszłości, muszą wykazać się wysoką wartością ekonomiczną. Wsparcie zostanie w pierwszym rzędzie przyznane projektom mającym na celu zwiększenie bezpieczeństwa i wydajności oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Finansowanie przez EBI zakupu taboru szynowego, statków i pojazdów jest zgodne z celem przeciwdziałania skutkom zmian klimatycznych. Natomiast finansowanie zakupu samolotów będzie ograniczone do wyjątkowych przypadków, gdy można wykazać, że wiąże się to z wysoką wartością dodaną. Przykładem mogą być tu połączenia lotnicze z regionami konwergencji pod warunkiem, że jest to niezbędne do zapewnienia integralności terytorialnej UE i wiąże się z poprawą efektywności zużycia paliwa.

Bank położy większy nacisk na badania, rozwój i innowacje producentów pojazdów, bez względu na sektor ich działalności. Celem tych projektów powinno być przede wszystkim zapewnienie efektywności energetycznej, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i poprawa bezpieczeństwa.

Broszura sektorowa • Finansowanie sieci transeuropejskich przez EBI



Europejski Bank Inwestycyjny • Europejski Bank Inwestycyjny • Europejski Bank Inwestycyjny • Europejski Bank Inwestycyjny

Kontakt

Informacje ogólne:

Úna Clifford

Departament Komunikacji i Informacji

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ info@eib.org

Informacje dla prasy:

Sekretariat Biura Prasowego

Departament Komunikacji i Informacji

☎ (+352) 43 79 - 21000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ press@eib.org

Europejski Bank Inwestycyjny

98-100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

www.eib.org – ✉ info@eib.org



**Europejski
Bank
Inwestycyjny**

ISBN 92-861-0510-X



9 789286 105104