



Tomasz Paweł Tyc\*

## POTENCJALNE ŹRÓDŁA FINANSOWANIA ROZWOJU INFRASTRUKTURY SEKTORA TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W POLSCE

**Streszczenie:** Celem niniejszego opracowania jest krytyczna analiza możliwości wykorzystania środków publicznych (poza budżetem państwa) i źródeł prywatnych dla zapewnienia finansowania planowanych na lata 2016–2030 przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej projektów na rzecz rozwoju infrastruktury sektora frachtu rzecznego. Autor wskazuje, że możliwość wykorzystania środków prywatnych (zarówno w formie w pełni rynkowej, takich jak np. obligacje projektowe, jak i w formie mieszanej np. partnerstwa publiczno-prywatnego) jest mało prawdopodobna. Wynika to z braku zdolności instytucjonalnej po stronie publicznej oraz wysokiego ryzyka i braków finansowych po stronie prywatnej. Analiza wykazuje jednak, iż możliwe będzie finansowanie, wybranych projektów o charakterze strategicznym z wykorzystaniem środków publicznych (w szczególności z funduszy zarządzanych bezpośrednio przez Komisję Europejską oraz w ramach wydatków strukturalnych).

### Wprowadzenie

W czerwcu 2016 r. rząd Rzeczypospolitej Polskiej przyjął Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030<sup>1</sup>. Dokument wskazuje główne kierunki działania administracji rządowej na rzecz rozwoju tej gałęzi transportu, w tym strategiczne inwestycje infrastrukturalne. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ) dokonało w nim również szacunków środków finansowych niezbędnych do realizacji całego programu (oszacowana kwota wynosi ok. 70 mld PLN<sup>2</sup>).

\* Wydział Administracji i Nauk Społecznych, Politechnika Warszawska.

<sup>1</sup> Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” (Dz. U. poz. 711).

<sup>2</sup> Zob. <https://www.mgm.gov.pl/232-rzad-zaakceptowal-plan-strategii-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce> [dostęp 30.01.2017].

Rząd wprowadza równoległe programy społeczne i gospodarcze (m.in. planowane programy Luxtorpeda 2.0 czy wreszcie Mieszkanie Plus)<sup>3</sup>, które wymagają odpowiedniego finansowania ze środków budżetowych. Oznacza to, iż projekty inwestycyjne dotyczące rozwoju infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce wymagają znalezienia źródeł finansowania innych niż budżetowe (krajowe).

## 1. Próba identyfikacji potencjalnych źródeł finansowania inwestycji

Konieczne jest zidentyfikowanie potencjalnych źródeł finansowania projektów inwestycyjnych wskazanych przez MG MiŻŚ w Założeniach do planów rozwoju...<sup>4</sup> W ocenie autora w przypadku projektów sektora transportu wodnego śródlądowego mogą być wykorzystane następujące źródła finansowania pozabudżetowego (krajowego):

- 1) środki strukturalne i europejskie<sup>5</sup> – szczególnie środki dostępne w ramach krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych,
- 2) instrumenty finansowe (zarówno o charakterze zwrotnym, jak i bezzwrotnym) udostępniane przez krajowe, europejskie oraz międzynarodowe instytucje wspierające rozwój i krajowe polityki gospodarcze,
- 3) instrumenty typu *project finance* udostępniane przez podmioty komercyjne – szczególnie zróżnicowane formy instrumentów dłużnych oraz mechanizmy partnerstwa publiczno-prywatnego.

## 2. Krajowe Programy Operacyjne 2014–2020

Finansowanie działań dotyczących rozwoju infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego jest możliwe przede wszystkim w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (POIiŚ). Wsparcie dla tego typu interwencji przewidziane jest szczególnie w ramach Działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych. W ramach poddziałania B, Śródlądowe drogi wodne, przewidziano wsparcie dla inwestycji dotyczących: Odrzańskiej Drogi Wodnej, Drogi Wodnej Górnej i Dolnej Wisły, połączenia wodnego Odra–Wisła–Zalew Wiślany (E70). Alokacja przewidziana w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7.II wynosi ok. 90 mln EUR, przy czym środki mogą być przeznaczone zarówno na transport morski,

<sup>3</sup> Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju – Projekt z dnia 29 lipca 2016 r., Ministerstwo Rozwoju.

<sup>4</sup> Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. ..., s. 6–11.

<sup>5</sup> Zob. art. 5 ust. 3 pkt 1, 2, 4 i 5a–5c ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 ze zm.).

jak i na transport wodny śródlądowy oraz transport multimodalny. Wśród projektów, które zostały zidentyfikowane przez poszczególne instytucje zarządzające do finansowania w ramach trybu pozakonkursowego, znajduje się dodatkowo 12 zadań dotyczących bezpośrednio bądź pośrednio sektora transportu wodnego śródlądowego (zarówno w zakresie infrastruktury, jak i innych).

W ocenie autora brak jest możliwości finansowania działań inwestycyjnych dotyczących transportu wodnego śródlądowego z wykorzystaniem pozostałych krajowych programów operacyjnych, tj. PO Inteligentny Rozwój (PO IR), PO Wiedza Edukacja Rozwój (PO WER), PO Polska Cyfrowa (PO PC), PO Polska Wschodnia (PO PW).

Tabela 1. Możliwość wsparcia infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego w ramach programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT) oraz Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa (EIS)

Program EWT / EIS	Transport <sup>a</sup>	Transport multimodalny	Transport wodny śródlądowy <sup>b</sup>	Zdolność instytucjonalna
Polska – Czechy	tak <sup>c</sup>	tak	nie	tak
Polska – Słowacja	tak <sup>c</sup>	nie	nie	tak
Polska – Białoruś – Ukraina	tak <sup>c</sup>	nie	nie	tak
Polska – Saksonia	tak <sup>c</sup>	tak	nie	tak
Polska – Brandenburgia	tak <sup>c</sup>	tak	nie	tak
Polska – Meklemburgia /Pomorze Przednie /Brandenburgia	tak <sup>c</sup>	tak	tak	tak
Polska – Dania – Niemcy – Litwa – Szwecja (południowy Bałtyk)	tak <sup>c</sup>	tak	tak	tak

<sup>a</sup> wsparcie dowolnego rodzaju transportu

<sup>b</sup> wsparcie działań inwestycyjnych sektora transportu wodnego śródlądowego

<sup>c</sup> transport drogowy lub transport kolejowy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zapisów właściwych Programów Operacyjnych.

W ograniczonym zakresie możliwe jest finansowanie projektów infrastrukturalnych sektora przy wykorzystaniu mechanizmów Europejskiego Współpracy Terytorialnej (EWT) oraz Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa (EIS). W tym przypadku wspierane są przede wszystkim działania dotyczące wspólnych platform transportu multimodalnego. Należy podkreślić, iż wartość ewentualnego wsparcia jest zauważalnie niższa niż w przypadku krajowych programów operacyjnych, jak i regionalnych programów operacyjnych. Wynika to w znacznej mierze z ich specyfiki, tj. wspierania wspólnych projektów o charakterze społeczno-gospodarczym, a w mniejszym stopniu koncentrujących się na zagadnieniach infrastruktury transportowej. W przypadku kilku programów przewidziane jest wsparcie dla konkretnych inwestycji dotyczących stworzenia powiązań drogowych bądź kolejowych między sąsiadującymi regionami. Należy zauważyć, iż

programy te służą również promocji dobrych praktyk oraz rozwojowi tzw. zdolności instytucjonalnej.

### 3. Regionalne Programy Operacyjne 2014–2020

Istnieje możliwość finansowania wybranych inwestycji infrastrukturalnych ważnych dla sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce z wykorzystaniem środków zaprogramowanych w Regionalnych Programach Operacyjnych (RPO). Możliwość wsparcia rozwoju infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego została wskazana jedynie w wypadku kilku województw. Niemniej jednak nawet w ich przypadku przewidziane obszary wsparcia ze środków europejskich dotyczą raczej dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem (w szczególności przeciwpowodziowym), niż klasycznych inwestycji transportowych.

Tabela 2. Możliwość wsparcia infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych

RPO	Gospodarka niskoemisyjna <sup>a</sup>	Ochrona środowiska <sup>b</sup>	Transport <sup>c</sup>	Rewitalizacja <sup>d</sup>
dolnośląskie	(3.1.A) <sup>e</sup>	brak	brak <sup>f</sup>	brak
kujawsko-pomorskie	(3.1) <sup>e</sup>	(4.1.1)	brak <sup>f</sup>	(6.2)
lubelskie	(4.1) <sup>e</sup>	(6.2)	brak <sup>f</sup>	brak
lubuskie	(3.1.1) <sup>e</sup> (3.1.2)	(4.1)	brak <sup>f</sup>	(9.2.1)
łódzkie	(IV.1.1) <sup>e</sup>	(V.1.1)	(III.3) <sup>g</sup>	brak
małopolskie	(4.1.1) <sup>e</sup>	(5.1.1)	brak <sup>f</sup>	(11.1) (11.2)
mazowieckie	(4.1) <sup>e</sup>	(5.1)	brak <sup>f</sup>	(6.2)
opolskie	(3.3) <sup>e</sup>	(4.1)	brak <sup>f</sup>	brak
podkarpackie	(3.1) <sup>e</sup>	(4.1)	(5.2)	(6.3)
podlaskie	(5.1) <sup>e</sup>	brak	brak <sup>f</sup>	brak
pomorskie	(4.1) <sup>e</sup>	(5.1)	brak <sup>f</sup>	(8.1) (8.2)
śląskie	(4.1) <sup>e</sup>	Brak	brak <sup>f</sup>	(10.3)
świętokrzyskie	(3.1) <sup>e</sup>	(4.1)	brak <sup>f</sup>	brak
wielkopolskie	(4.1.1) <sup>e</sup>	brak	brak <sup>f</sup>	(9.2.1) (9.2.2)
warmińsko-mazurskie	(4.1) <sup>e</sup>	(5.4.1)	brak <sup>f</sup>	(2.8)
zachodniopomorskie	(2.10) <sup>e</sup>	(3.1) (3.2)	(5.7)	(9.3)

<sup>a</sup> PI 4a: wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych

<sup>b</sup> PI 5b: wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń [...]

<sup>c</sup> PI 7c: rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu [...]

<sup>d</sup> PI 9b: wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności [...]

<sup>e</sup> tylko w ograniczonym zakresie

<sup>f</sup> koncentracja wsparcia na transporcie drogowym i kolejowym

<sup>g</sup> tylko ITS oraz intermodalne terminale transportowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zapisów właściwych Programów Operacyjnych.

Jedynie w przypadku trzech województw, łódzkiego, podkarpackiego oraz zachodnio-pomorskiego, przewidziano bezpośrednie wsparcie na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej tego sektora. Przy czym wartość wsparcia w ramach ww. RPO jest zróżnicowana – najwyższa w przypadku zachodnio-pomorskiego.

Jednocześnie w przypadku kilku RPO instytucje zarządzające programami wskazały projekty dotyczące infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego, mogą one być finansowane w ramach trybu pozakonkursowego. Należy jednak mieć na uwadze, iż w większości wypadków wskazane projekty dotyczą prac związanych z zadaniami w zakresie przeciwdziałania powodziom. Znajdują się wśród nich inicjatywy dotyczące zarówno elementów infrastruktury liniowej (np. pogłębianie torów wodnych), jak i punktowej (np. nadbrzeża, oznakowanie torów wodnych, RIS). Warto podkreślić, iż inicjatywy w tym zakresie, które będą finansowane na poziomie regionalnym, w znacznej mierze pokrywają się z planowanymi na poziomie centralnym działaniami na rzecz odtworzenia zdolności żeglugowych na głównych rzekach Polski (zwłaszcza na Odrzańskiej Drodze Wodnej).

#### **4. Instrumenty finansowe udostępniane przez krajowe i międzynarodowe instytucje wspierające rozwój**

Podstawowym źródłem wsparcia sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest utworzony w 2003 r. Fundusz Żeglugi Śródlądowej<sup>6</sup>. Jego głównym celem jest obecnie wsparcie armatorów żeglugi śródlądowej m.in. przez dofinansowanie działań modernizacyjnych taboru żeglugowego, jak i restrukturyzację podmiotów tego sektora (np. złomowanie jednostek pływających niespełniających współczesnych norm ekologicznych). Efektywność mechanizmu wsparcia jest źle oceniana zarówno przez jego potencjalnych beneficjentów, jak i przez Najwyższą Izbę Kontroli<sup>7</sup>. Dodatkowo obecna struktura, mechanizm zarządzania oraz możliwości finansowe nie pozwalają na wsparcie inwestycji w infrastrukturę sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Wskazuje to na konieczność poszukiwania innych źródeł finansowania sektora transportu.

Podpisanie przez prezydenta w dniu 23 stycznia 2017 r. ustawy o ratyfikacji europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) otwiera Polsce możliwość występowania o dofinansowanie w ramach instrumentu Łącząc Europę (*Connecting Europe*

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. Nr 199, poz. 1672 ze zm.).

<sup>7</sup> Informacja o wynikach kontroli Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej, KIN-4101-04/2013, Nr ewid. 188/2013/P/13/079/KIN, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2014.

*Facility*, CEF)<sup>8</sup>. Celem CEF jest wsparcie rozwoju transeuropejskich sieci transportowych, telekomunikacyjnych oraz energetycznych. Podstawowe finansowanie w ramach instrumentu Łącząc Europę prowadzone jest zarówno w ramach tzw. Programów Wieloletnich (wsparcie m.in. dla projektów należących do Korytaryzy Sieci Bazowej TEN-T, RIS), jak i Planów Rocznych (wsparcie m.in. dla żeglugi śródlądowej w ramach sieci bazowej, połączenia portów morskich i śródlądowych oraz rozwój portów)<sup>9</sup>. Takie procedowanie umożliwia finansowanie dużych projektów infrastrukturalnych, jak i mniejszych projektów dotyczących wdrażania innowacji bądź rozwoju potencjału wybranych sektorów.

Projekty zyskują finansowanie w ramach organizowanych przez Komisję Europejską konkursów. Warto pamiętać, iż w ramach tego instrumentu przewidziano pulę środków przeznaczonych dla państw członkowskich UE, które są beneficjentami środków z funduszu spójności.

Warto pamiętać, iż skuteczność Polski w zdobywaniu finansowania z tego źródła trudno ocenić w sposób jednoznaczny. W latach 2014–2015 Polska pozyskała finansowanie dla 37 projektów, spośród których większość dotyczyła infrastruktury sektora transportu drogowego lub kolejowego<sup>10</sup>. Jedyne pojedyncze projekty inwestycyjne dotyczyły transportu morskiego bądź wodnego śródlądowego<sup>11</sup>. Niemniej jednak wielkość środków alokowanych przez Unię Europejską (ok. 24 mld EUR) na ten program czyni go doskonałym źródłem finansowania projektów wspierających rozwój infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce.

Atrakcyjnym źródłem finansowania projektów, oprócz instrumentu Łącząc Europę, są również mechanizmy finansowe oferowane przez Europejski Bank Inwestycyjnych (EBI) oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOiR).

Polska wielokrotnie korzystała ze wsparcia EBI w zakresie finansowania projektów infrastrukturalnych<sup>12</sup>. Prawie wszystkie dotyczyły infrastruktury sektora transportu drogowego lub kolejowego, a w mniejszym zakresie systemów komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej. Natomiast fundusze EBOiR<sup>13</sup> wykorzysta-

<sup>8</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010. Tekst mający znaczenie dla EOG.

<sup>9</sup> Zob. <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/> [dostęp 30.01.2017].

<sup>10</sup> T. Tyc, *Programy Komisji Europejskiej na rzecz wsparcia infrastruktury sektora żeglugi śródlądowej – lata 2007–2013 oraz 2014–2020 – próba analizy skuteczności*, „Logistyka” 2015, nr 3, s. 5833–5837.

<sup>11</sup> Zob. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/poland> [dostęp 30.01.2017].

<sup>12</sup> Zob. <http://www.eib.org/projects/loan/list/index.htm?from=&region=1&sector=&to=&country=PL> [dostęp 30.01.2017].

<sup>13</sup> Zob. <http://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-summary-documents.html=&filter-Country=Poland> [dostęp 30.01.2017].

no na wsparcie sektora transportu kolejowego (na restrukturyzację podmiotów tego sektora) oraz morskiego (zwiększenie potencjału infrastruktury portowej).

Warto podkreślić, iż brak finansowania sektora z tego źródła wynikał w znacznej mierze z braku odpowiednich planów rozwój dla odtworzenia zdolności żeglugowych polskich rzek. Stworzenie takich planów będzie oznaczało możliwość wykorzystania tych źródeł finansowania, zwłaszcza że Polska współpracuje z obiema instytucjami przy ponad 960 projektach o wartości ok. 68,1 mld EUR.

## 5. Komercyjne instrumenty finansowania infrastruktury sektora transportu

Mechanizmy partnerstwa publiczno-prywatnego, w tym instrumenty *project finance*, wykorzystywane są powszechnie do realizacji inwestycji infrastrukturalnych<sup>14</sup>.

Ich wykorzystanie pozwala na sięgnięcie po prywatne środki w celu realizacji inwestycji o charakterze publicznym, najczęściej w obszarze infrastruktury (transportowej, energetycznej czy telekomunikacyjnej), jak i realizacji innej wybranej polityki publicznej. Obecnie coraz częściej wykorzystywane są również do wspierania polityki dekarbonizacji, jak i polityki ekologicznej i „zazieleniającej” współczesną gospodarkę.

Mimo że Polska ma wieloletnie doświadczenie we wdrażaniu projektów dotyczących partnerstwa publiczno-prywatnego, trudno ocenić, czy było to rozwiązanie optymalne w przypadku próby finansowania projektów dotyczących infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego.

W przypadku infrastruktury liniowej mało prawdopodobne jest, aby partner komercyjny przedsięwzięcia mógł pozyskać odpowiedni poziom przychodów ze strony podmiotów płacących za korzystanie z użegłownionych polskich rzek. Dodatkowo potencjalna liczba zróżnicowanego ryzyka inwestycyjnego przy tego typu projektach (w zakresie działalności m.in. Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska) skutecznie może odstraszać komercyjnych inwestorów. Potencjalnie możliwe byłoby wykorzystanie mechanizmu partnerstwa publiczno-prywatnego do realizacji wybranych elementów infrastruktury punktowej.

Osobną kwestią pozostaje możliwość wykorzystania obligacji projektowych w przypadku rozwoju infrastruktury sektora transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Na świecie jest to coraz popularniejsze narzędzie finansowania wybranych projektów infrastrukturalnych<sup>15</sup>. Brakuje jednak przykładów wykorzystania tego typu rozwiązań do finansowania projektów dotyczących sektora

<sup>14</sup> K. Marchewka, M. Wiśniewski, *Obligacje projektowe*, „Studio BAS” 2014, nr 3(39), s. 139–157.

<sup>15</sup> Zob. <http://treasury.worldbank.org/cmd/htm/index.html> [dostęp 30.01.2017].

transportu rzeczno<sup>16</sup>. Stawia to pod znakiem zapytania wykorzystanie tego rozwiązania w Polsce.

## Podsumowanie

W świetle dokonanej analizy źródeł finansowania projektów infrastrukturalnych w obszarze transportu wodnego śródlądowe widoczne jest, iż zdecydowana większość środków na ten cel powinna pochodzić z krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych. Po spełnieniu dodatkowych wymogów formalnych możliwe będzie pełniejsze wykorzystanie potencjału instrumentu Łącząc Europę oraz innych mechanizmów finansowania infrastruktury zarządzania bezpośrednio przez Komisję Europejską.

Z uwagi na ograniczenia budżetowe ww. programów konieczne będzie sięgnięcie po mechanizmy finansowe oferowane przez banki rozwoju – zarówno krajowe (w ramach oferty Grupy Polskiego Funduszu Rozwoju), jak i europejskie (Europejski Bank Inwestycyjny). Nie jest możliwe, aby wykorzystać środki prywatne do zapewnienia finansowania projektów infrastrukturalnych w ramach sektora transportu wodnego śródlądowego. Niemożliwe jest to zarówno w formie w pełni rynkowej, np. obligacji projektowych, jak i w formie mieszanej, np. partnerstwa publiczno-prywatnego. Wynika to z braku zdolności instytucjonalnej po stronie publicznej oraz wysokiego ryzyka i braków finansowych po stronie prywatnej.

## Literatura

<http://treasury.worldbank.org/cmd/htm/index.html>

<http://www.ebrd.com/work-with-us/project-finance/project-summary-documents.html=&filterCountry=Poland>

<http://www.eib.org/projects/loan/list/index.htm?from=&region=1&sector=&to=&country=PL>

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/>

<https://www.mgm.gov.pl/232-rzad-zaakceptowal-plan-strategii-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce>

Informacja o wynikach kontroli Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej, KIN-4101-04/2013, Nr ewid. 188/2013/P/13/079/KIN, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2014

Marchewka K., Wiśniewski M., *Obligacje projektowe*, „Studio BAS” 2014, nr 3(39)

Mosionek-Schweda M., *Financing of European Infrastructure Investments Through the Bond Market*, „International Business and Global Economy” 2016, nr 35/2

---

<sup>16</sup> M. Mosionek-Schweda, *Financing of European Infrastructure Investments Through the Bond Market*, „International Business and Global Economy” 2016, nr 35/2, s. 186–199.



- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” , zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010
- Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju – Projekt z dnia 29 lipca 2016 r., Ministerstwo Rozwoju
- Tyc T, *Programy Komisji Europejskiej na rzecz wsparcia infrastruktury sektora żeglugi śródlądowej – lata 2007–2013 oraz 2014–2020 – próba analizy skuteczności*, „Logistyka” 2015, nr 3
- Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030” (Dz. U. poz. 711)
- Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. Nr 199, poz. 1672 ze zm.).
- Ustawy z dnia z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 ze zm.).

#### POTENTIAL SOURCES OF FUNDING FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS DEVELOPMENT WITHIN THE POLISH INLAND WATER TRANSPORT SECTOR

**Summary:** The aim of this study is to provide a critical analysis on the funding possibilities of projects planned by the Polish Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation (Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej). The projects, planned for the years 2016–2030, concern infrastructure development of the inland water transport sector in Poland. The analysis concentrates on both public funds (other than the state/public budget) and private sources. The author points out that the possibility of using private funds (both in the form of a fully market – such as eg. project bonds, as well as in a mixed form – eg. public-private partnership) is unlikely. This is due to the lack of institutional capacity on the public side and the high risks and financial shortfalls on the private side. The analysis shows, however, that it will be possible to finance the selected projects of a strategic nature, with the use of public funds (in particular the funds managed directly by the European Commission and structural funds).