

susijusius su visuomeninių organizacijų paslaugomis, savivaldybių vystymu, Klaipėdos uostu ir sveikatos bei švietimo reformomis. Techninė parama yra tipinė Pasaulio banko veikla naujose ES šalyse (8 valstybėse). Išimtimi galima laikyti dvi po 100 mln. EUR paskolas suteiktas Lenkijos kelių atnaujinimo ir išlaikymo bei plėtros programoms finansuoti ir modernizuoti Nacionalinę kelių agentūrą. Nepaisant šio fakto, yra tik labai maža tikimybė, kad Pasaulio bankas imtųsi finansuoti, Vilniaus tramvajaus projektą.

5.2.4.2 Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas (ERPB)

Miesto transporto struktūros finansavimas yra ERPB Aplinkos ir savivaldybių Infrastruktūros plėtros strategijos dalis. Šia prasme ERPB koncentruojasi finansuoti valstybės ir savivaldybių valdomus vienetus, palaikant jų prioritetinius investicinius poreikius, siekiant palengvinti restruktūrizavimą ir privataus sektoriaus dalyvavimą. ERPB stengiasi finansuoti tokius nevalstybinius ir privačius projektus, kurie padeda sumažinti fiskalinį spaudimą. ERPB paskolos gali būti teikiamos per vietinius bankus.

ERPB taip pat siekia padėti savivaldybėms ruošiant, ko-finansuojant ir įdiegiant projektus, tinkamus finansuoti iš Europos regioninio plėtros fondo. Rengiant finansavimo struktūras, ERPB glaudžiai bendradarbiauja su Europos investicijų banku ir kitomis tarptautinėmis finansinėmis institucijomis. ERPB galėtų pasiūlyti platų spektrą finansinių priemonių, tokių kaip paskolos, subordinuotos paskolos, garantijos, akcinis kapitalas.

Tačiau ERPB strategija Lietuvos atžvilgiu, patvirtinta 2004 m. kovo 9 d., visų pirma koncentruojasi palaikyti mažas ir vidutinio dydžio savivaldybes, siekdama sumažinti skirtumus tarp atskirų regionų pajamų ir infrastruktūros lygio. Labiausia tikėtini Lietuvos projektai, kuriuose ERPB galėtų dalyvauti, yra miesto transporto parko atnaujinimas. Vienam projektui skiriama ERPB finansavimo dalis galėtų būti apie 7-10 mln. EUR, kaip tai buvo ankstesniuose pastarųjų metų projektuose.

Nepaisant ERPB orientavimosi į santykinai mažus projektus, ERPB aiškiai neatsisako dalyvauti finansuodamas didelius projektus. ERPB yra pajėgus finansuoti projektus, kurių investiciniai kaštai siekia iki 250 mln. EUR, ir kuriuose ERPB dalis sudarytų iki 35 proc. Taip pat ERPB galėtų pritraukti ir dar reikšmingą dalį reikalingo finansavimo per sindikavimo programas.

Kas susiję su ERPB strategija dėl investavimo į akcinį kapitalą, ERPB priimtino dalyvavimo ribos svyruoja nuo 2 iki 100 mln. EUR, tinkami finansavimui sektoriai apima pramonę, infrastruktūrą ir finansų sektorių. ERPB dalyvauja tik įsigydamas mažumą (iki 50 proc.) projektui reikalingo akcinio kapitalo ir investuoja tik tada, kai yra aiškiai apibrėžtos išėjimo sąlygos.

5.2.4.3 Europos investicijų bankas (EIB)

Pagal EIB ataskaitas šis bankas 2000-2004 m. į miesto infrastruktūros projektus investavo apie 10 mlrd. EUR, iš kurių didžiąją 92 proc. dalį sudarė viešojo transporto projektų finansavimas, 8 proc. – kiti miesto infrastruktūros projektai. Dauguma finansuotų projektų yra ES valstybėse. EIB finansuoti projektai apima miesto transporto infrastruktūros objektų statybą, plėtrą ir atnaujinimą bei riedmenų įsigijimus.

Panašu, kad EIB yra realiausias kandidatas suteikti reikšmingą finansavimo dalį Vilniaus Tramvajaus projektui. Vilniaus Tramvajaus projektas atitinka EIB finansavimo kriterijus tiek

sektorius, tiek ir veiklos regiono požiūriu. Pagal EIB skolinimo politiką, EIB finansuoja iki 50 proc. projekto kaštų. EIB taip suteikia ko-finansavimą projektams, finansuojamiems iš ES struktūrinių fondų.

EIB teikiamų paskolų trukmė pramonės sektoriuje siekia iki 12 metų, o infrastruktūros projektuose – iki 20 metų, išskirtiniais atvejais dar ilgiau.

EIB per paskutiniuosius metus suteikė eilę paskolų panašaus pobūdžio ir apimties projektuose kaip Vilniaus tramvajus.

EIB koncentruojasi paskolų versle, tačiau EIB finansavimo politika taip pat numato galimybę investuoti ir į akcinį kapitalą.

5.2.4.4 Šiaurės investicijų bankas (ŠIB)

ŠIB skelbia panašią skolinimo politiką kaip ir EIB. Pagrindiniai ŠIB strateginiai finansavimo objektai yra aplinkos projektai, apimant aplinkai neigiamo poveikio neturinčių infrastruktūros projektų vystymą. ŠIB jau yra investavęs Lietuvoje į 12 aplinkos projektų, kurių bendra vertė 26 mln. EUR. Oficialios “lubos” vienam projektui finansuoti pagal ŠIB statutą yra 12.7 mlrd. EUR. Pagal ŠIB skolinimo politiką jo finansuojama dalis gali sudaryti iki 50 proc. viso projekto finansavimo poreikio. Didžiausia suteikta ŠIB paskola vienam projektui yra 263 mln. EUR.

5.2.5 Komercinės paskolos

Pagal tarptautinę panašių projektų finansavimo praktiką, komercinės paskolos galėtų būti suteiktos lygiagrečiai su tarptautinių finansinių institucijų suteikiamomis paskolomis.

Tokios apimties ir rizikos profilio kaip Vilniaus tramvajaus projektas galėtų būti patrauklus ne tik vietinėms finansinėms institucijoms, bet ir Europos finansinėms institucijoms. Vien tik Lietuvoje veikiančių bankų bendri konsoliduoti aktyvai 2005 m. birželio 30 d. sudarė 33 mlrd. Lt. Pagal LR įstatymų nustatytus skolinimo vienam skolininkui normatyvus vien tik trys didžiausi Lietuvos bankai galėtų paskolinti iki 545 mln. Lt. Vienas iš pagrindinių vietinių bankų trūkumų pritraukiant lėšas finansuoti projektą, gali būti patirties finansuoti panašius projektus stoka, tačiau tarptautinių bankų dalyvavimas šiame projekte turėtų padrąsinti vietinius bankus.

Paskolų infrastruktūros finansavimui trukmė galėtų siekti iki 15 metų, kai tuo trapu amortizacijos periodas galėtų sudaryti net 25 metus.

Komercinių paskolų kaštai priklausys nuo projekto rizikų. Dažniausiai infrastruktūros projektai, kuriuose nėra tiesiogiai suteikiamos valstybės ar savivaldybės garantijos, turi 100-250 bazinių punktų maržą virš bazinio lygio.

Pagal aukščiau išdėstytus teiginius komercinė paskola turėtų sudaryti didžiąją dalį Vilniaus tramvajaus projekto finansavimo.