

Prof. dr hab. *Jacek Brdulak*
Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH

Ekspertyza wykonana na zlecenie BSE nr 136

Dr *Halina Brdulak*
Zakład Transportu Międzynarodowego SGH

Transport i gospodarka morska

Metodologia i forma opracowania "Raportu z wykonania programu działań dostosowujących polską gospodarkę i system prawny do wymagań UE w latach 1992-1996"¹ w części TRANSPORT I GOSPODARKA WODNA nie odbiega od ocenianych wcześniej cząstkowych raportów za poszczególne lata okresu objętego pracami dostosowawczymi². Z uwagi na poprawność metodologiczną Raportu należałoby się jedynie na wstępie odnieść do całokształtu uwarunkowań, w których próbowano stworzyć ramy integracyjne polskiego transportu z gospodarkami państw Unii Europejskiej.

Program dostosowawczy obejmuje lata 1992 -1996. Jednak uważna lektura Raportu pozostawia wrażenie jakby w pierwszych latach okresu sprawozdawczego nie zrobiono w kierunku integracji polskiego transportu z unijnym prawie nic. Prace legislacyjne koncentrują się w okresie 1995-1996 i dalszym. Można je organizacyjnie osadzić w "Harmonogramie działań dostosowującym polską gospodarkę oraz system prawny do wymagań UE w latach 1995 -1996" opracowanym przez Urząd Rady Ministrów w 1995 r. Harmonogram ten nie jest kompletny, dominują w nim problemy kolejnictwa, nie zawsze można odczytać z niego jasno intencje decydentów gospodarczych. Mimo tych mankamentów i występujących realizacyjnych opóźnień stanowi punkt odniesienia w naszych działaniach na rzecz integracji transportowej i infrastrukturalnej z UE. Tymczasem prawdziwą "czarną dziurą" pozostają lata 1992-1994. Przygotowywano oczywiście w tym czasie podstawy pod późniejsze prace legislacyjne, ale nasuwa się tu refleksja, iż uporczywe przewycięzanie trudności gospodarczych tego okresu oraz istotne zmiany polityczne wpływały opóźniająco na nasze działania integracyjne w dziedzinie transportu i gospodarki morskiej. Trzeba się zgodzić z faktem długotrwałego braku sprecyzowanego modelu funkcjonowania transportu w UE oraz szczególnej wrażliwości tego działu gospodarczego. Strona polska jednak w tej sytuacji niepotrzebnie spowolniła swoje działania dostosowawcze, tracąc 2-3 lata w zakresie prac legislacyjnych.

¹ *Opracowanie Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej*, Warszawa 1997.

² Por.: J. Brdulak, *Transport i gospodarka morska* (w:) *Opinia o raporcie sporządzonym przez Urząd Rady Ministrów z wykonania programu działań dostosowujących polską gospodarkę i system prawny do wymagań Układu Europejskiego oraz przyszłego członkostwa RP w Unii Europejskiej w 1995 r.* (opr. zb.), Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz, Warszawa 1996, raport nr 93, s. 63 i nast.

I. Dostosowanie polskiego rynku transportowego do zasad rynkowych i liberalizacji świadczenia usług transportowych

TRANSPORT SAMOCHODOWY

Postęp w dostosowaniu polskiego międzynarodowego transportu drogowego do rozwiązań unijnych można ocenić jako znaczny. Podstawowe zmiany w działaniach legislacyjnych miały miejsce w latach 1995-1996.

W czerwcu 1997 r. uchwalono ustawę o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu samochodowego, obejmującą zarówno przewozy towarowe jak też autobusowe. Zgodnie z projektem utrzymano poprzednio obowiązujący system koncesjonowania przewozów. Podstawowe novum w stosunku do ustawy z 1991 r. polega na zwolnieniu z obowiązku uzyskania koncesji przewoźników korzystających z transportu kombinowanego oraz określenia dodatkowych warunków kwalifikacyjnych, wymaganych od członków organów zarządzających firm i kierowców. W rzeczywistości intencją ustawodawcy było dalsze zbliżenie warunków ustawodawczych do rozwiązań Unii Europejskiej. Spełnienie warunków kwalifikacyjnych oznacza przede wszystkim potwierdzenie znajomości przepisów międzynarodowych, regulujących zasady działania w powyższej gałęzi transportu.

Kontyngentowanie przewozów międzynarodowych ma nadal charakter w większości przypadków ilościowy i ustalane jest bilateralnie. Kontyngenty wspólnotowe przyznawane są Polsce w niewielkiej ilości. Pozytywnie należy ocenić praktycznie "automatyczne" wydawanie koncesji dla posiadaczy pojazdów ekologicznych (oznakowanych "Euro 1" oraz "Euro 2") oraz promowanie w nowej ustawie, zgodnie z europejskim trendem, przewozów kombinowanych.

Znacznie słabszy postęp można odnotować w zakresie towarowych przewozów krajowych, gdzie polskie rozwiązania pozostają daleko w tyle za ustawodawstwem Unii Europejskiej. Przewozy towarowe odbywają się zgodnie ze znowelizowanym w 1995 r. prawem przewozowym, które przewiduje zupełnie odrębne regulacje dla przewoźników krajowych w stosunku do przyjętych rozwiązań w zakresie przewozów międzynarodowych. Brak wymogów jakościowych powoduje, że przewoźnik krajowy korzysta w większości przypadków z przestarzałego nieekologicznego sprzętu (samochody 8-letnie i starsze stanowią gros taboru przewozowego), nie przestrzega regulacji socjalnych i nie spełnia warunków bezpieczeństwa.

Regulacje socjalne, przyjęte przez Polskę zgodnie zratyfikowaną umową AETR, stanowią również słaby punkt w przewozach międzynarodowych. Na terenie Polski brakuje sprawnego systemu kontroli, który zapewniłby egzekwowanie warunków umowy od przewoźników zagranicznych, przejeżdżających przez Polskę i korzystających z dość zniszczonej infrastruktury drogowej o niskiej jakości.

W czerwcu został zgłoszony projekt koncesjonowania (w trybie administracyjnym) przewozów pasażerskich na terenie kraju, dotyczący przewozów autobusami, mikrobusami i taksówkami. Zgodnie z projektem uzyskanie koncesji wymagałoby spełnienia następujących warunków: posiadanie co najmniej jednego pojazdu samochodowego, odpowiadającego warunkom technicznym, odpowiednie kwalifikacje osoby z kierownictwa (ukończenie szkoły wyższej o kierunku ekonomicznym, technicznym lub prawniczym lub pełnienie funkcji kierowniczej w firmie transportowej przynajmniej przez jeden rok oraz posiadanie udokumentowanej co najmniej trzyletniej praktyki w przewozach osób), niekaralność (zarówno za wykroczenia w ruchu drogowym jak też w rozumieniu kodeksu karnego), zabezpieczenie w postaci pieniężnej lub rzeczowej w wysokości równej co najmniej 3 tys. ECU na pojazd lub 150 ECU na jedno miejsce siedzące w autobusie lub inne zabezpieczenie majątkowe na okres posiadania zezwolenia, przedłożenie organowi udzielającemu koncesji uzgodnionego na zasadach koordynacji projektu rozkładu jazdy oraz ustalenie z właścicielami przystanków i dworców zasady korzystania z powyższych obiektów.

Projekt ustawy prowadzi do umocnienia na rynku w większości nierentownych PKS-ów, dotychczasowych monopolistów w zakresie przewozów pasażerskich (174 przedsiębiorstwa państwowe powstałe w 1990 r., działające na podstawie ustawy o przedsiębiorstwach państwowych). Do 30.09.1996 r. organem założycielskim dla powyższych przedsiębiorstw był minister transportu i gospodarki morskiej. Od 1.10.1996 r. przeszły one pod nadzór wojewodów. Do 30.06.1997 r. miała zostać zaproponowana przez ministra transportu i gospodarki morskiej ścieżka przekształceń własnościowych powyższych przedsiębiorstw, jednak termin ten został odroczony do końca roku. PKS-y w większości przypadków stanowią przykład nieefektywnego zarządzania, dofinansowywane są corocznie z budżetu państwa, co utrwała w znaczącej części ich strukturę. Łączne zatrudnienie w PKS-ach wyniosło na koniec 1996 r. ponad 58 tys. osób, z czego zaledwie nie spełnia 45 % stanowili kierowcy. W większości przypadków właśnie PKS-y są właścicielami gruntów, na których znajdują się przystanki i dworce autobusowe. Nic więc dziwnego, że projekt ustawy, utrwalający powyższy stan rzeczy, znacznie odbiega od zasad budowania rentownych firm konkurencyjnych, świadczących usługi na dobrym poziomie, przyjętych w Unii Europejskiej.

Rozwiązania przyjęte w Unii Europejskiej nie dzielą przewozów na krajowe i międzynarodowe lecz na przewozy bliskiego i dalekiego zasięgu. Wydaje się, że powyższy kierunek zmian powinien również przyświecać polskim ustawodawcom.

TRANSPORT KOLEJOWY

Wejście w życie w styczniu 1995 r. ustawy o zmianie ustawy Prawo przewozowe oraz uchwalenie w lipcu 1995 r. ustawy o Przedsiębiorstwie Państwowym "Polskie Koleje Państwowe" wpisuje się w ścieżkę dostosowawczą polskiego kolejnictwa do wymagań UE. Z jednej strony, umożliwiające zostaje współdziałanie rynkowe różnych podmiotów gospodar-

czych w kolejnictwie i umowne kształtowanie relacji państwo-publiczny przewoźnik, z drugiej zaś - istotne zmiany zarządcze w przedsiębiorstwie PKP. Konieczne stało się przy tym uzupełnienie wymienionych aktów prawnych ustawą o transporcie kolejowym, która została podpisana dopiero w połowie 1997 r. Prace nad nią wydłużyły się niepokojąco, a specjaliści unijni wyrażali obawy o poziom dostosowania wewnętrznego rynku transportowego Polski do wymagań UE. Z uwagi na konieczność opublikowania ustawy w Monitorze Polskim i przestrzegania wymaganych terminów legislacyjnych, można stwierdzić, iż ten akt prawny zaczęnie praktycznie skutkować dopiero od 1998 r.

Pełne uregulowania ustawowe wraz z aktami wykonawczymi oznaczać będą demonopolizację przewozów kolejowych w Polsce. PKP zachowa przy tym przez długie lata pozycję suwerena rynkowego. Ponieważ zgodnie z oświadczeniami prezesa zarządu PKP kolej nie obawia się konkurencji na rynku³, winą za brak w 1996 r. ustawy o transporcie kolejowym należałoby obciążyć, wbrew opiniom nieżyczliwych, wyłącznie procedury parlamentarne.

Zgodnie z dyrektywami Rady WE szereg podmiotów gospodarczych uzyska możliwość eksploatacji linii kolejowych oraz prowadzenia przewozów kolejowych. Już obecnie 6 sprywatyzowanych przedsiębiorstw kolejowych na Górnym Śląsku dysponuje 680 km własnych torów i realizuje 15% przewozów na sieci PKP. Przewozy międzynarodowe w kolejnictwie będą koncesjonowane zgodnie z wymogami Dyrektywy Rady 18/95/WE. Należy podkreślić, że prawodawstwo polskie zakłada szeroki dostęp zagranicznych przedsiębiorstw do infrastruktury technicznej transportu kolejowego, a nie tylko w zakresie wyraźnie preferowanych przez EWG, a później UE, przewozów kombinowanych.

Przesądzone już zmiany uwarunkowań rynkowych w kolejnictwie zaowocują również zmianami restrukturyzacyjnymi. Trwają prace nad ustawą o restrukturyzacji PKP. O tym jak potrzebne jest uporządkowanie spraw tego ogólnosieciowego monopolisty świadczy drobny przykład Kolejowej Służby Zdrowia, która została w 1993 r. włączona(!) w strukturę PKP, a 1.05.1996 r. wydzielono ją z tej struktury jako odrębny pion działalności. Poważniejszym problemem jest ścieranie się poglądów na ostateczny kształt restrukturyzacji PKP. W omawianym Raporcie Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej mówi się o Agencji Restrukturyzacji PKP, która przejmie nadmiar majątku, zatrudnienia oraz nierentowną działalność PKP. Jest to m.in. efekt prac firmy Mercer Management Consulting Inc., która w wariantowy sposób zaproponowała kierunki zmian organizacyjnych PKP. Agencja obciążona zostałaby likwidacją 8 tys. km nierentownych linii kolejowych, likwidacją dodatkowej działalności PKP, zarządzaniem zredukowanym personelem, prowadzeniem szkoleń dla przekwalifikujących się pracowników. Jednocześnie stworzona zostałaby tzw. "Nowa PKP" prowadząca rentowną (!!) działalność przewozową. Ciekawe jest w jaki sposób uda się bezkonfliktowo podzielić całą PKP. A jeżeli w jakichś działaniach "Nowa PKP" osiągnie słabsze wyniki lub Agencji Re-

³ Por. np. "Rzeczpospolita" nr 258 z dn. 5 listopada 1996 r.

strukturyzacji uda się wykreować zysk? To czy znajdzie taka sytuacja swoje odbicie na przykład w płacach i redukcjach pracowników tych dwóch sztucznych twórców?

Naturalniejsze i mniej kosztowne wydają się holdingowe koncepcje przekształcania PKP. Zarząd kieruje poszczególnymi sektorami (zakładami) zajmującymi się działalnością gospodarczą: przewozami pasażerskimi, towarowymi, trakcją, zapleczem warsztatowym, infrastrukturą. Zakłady wyposażane są we własne systemy płac, mogą zawierać umowy z innymi podmiotami gospodarczymi. Zadaniem pionu nieruchomości będzie uporządkowanie stanu majątku kolei. Jego część zostanie wydzierżawiona poszczególnym zakładom, część będzie zlikwidowana lub sprzedana, a w oparciu o inne nieruchomości podejmowana będzie zyskowna działalność gospodarcza (np. zewnętrzne usługi kolejowych zakładów energetycznych lub telekomunikacyjnych).

Ważnym problemem dostosowawczym w naszych aspiracjach unijnych jest jakość taboru kolejowego. W raporcie akcentuje się jedynie fakt spadku liczby eksploatowanego przez PKP taboru, co wiąże się z załamaniem przewozów na początku lat dziewięćdziesiątych oraz szacunki potrzeb taborowych do końca dekady. Należy w tym miejscu zauważyć starania PKP związane z unowocześnieniem posiadanego taboru kolejowego. W 1996 r. przyniosły one efekt w postaci opóźnionych dostaw 10 wagonów typu Z 2 pierwszej klasy z przedziałami business-class z zakładów HCP Cegielski w Poznaniu. W 1997 r. rozpoczną się dostawy pierwszych lokomotyw dużej mocy do kursowania z prędkością 200 km/h. Ogłoszono przetarg na dostawę 200 autobusów szynowych dla PKP oraz 100 pociągów zespolonych do dużych prędkości, w tym 16 zestawów z wychylnym pudłem. Zapoczątkowano leasing używanych węglarek oraz 100 nowych wagonów specjalistycznych z rozsuwanymi ścianami produkcji zielonogórskiego Zastalu. Problemem jest to, że do 2000 r. PKP będą potrzebowały ok. 8,5 tys. wagonów towarowych. Rocznie przedsiębiorstwo powinno kupować więc ok. 2000 wagonów. Możliwości finansowe pozwalają jednak przykładowo zakupić w 1997 r. jedynie 815 sztuk, czyli 2,5 razy mniej niż planowano. Aby całkowicie zmodernizować tabor, PKP potrzebują do końca wieku 8 mld zł, tj. kwoty równej rocznemu budżetowi firmy.

TRANSPORT LOTNICZY

Zaawansowanie procesów dostosowawczych do wymogów UE w transporcie lotniczym nie budzi większych obaw. Problemy koncesjonowania dostępu do rynku usług lotniczych regulowane są rozporządzeniem Min. Transportu i Gosp. Morskiej z 26 października 1995 r., w sprawie rodzajów dokumentów i zakresu informacji wymaganych przy składaniu wniosku o udzielenie koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wykonywania usług lotniczych. W Sejmie RP znajduje się projekt ustawy zmieniającej ustawę "Prawo lotnicze", która pozwoli zharmonizować polskie normy techniczne w lotnictwie z regulacjami europejskimi. Polskich negocjatorów czeka bardzo trudne zadanie wypracowania ustaleń w sprawie przyszłej umowy lotniczej między UE i państwami stowarzyszonymi.

Niejasny pozostaje los prywatyzacji przedsiębiorstwa PLL LOT S.A. Należy jednak zachować tu dużo rozwagi, gdyż szereg wydarzeń na europejskim i północnoatlantyckim rynku przewozów lotniczych świadczyło o chęci przejęcia naszego rynku przez wielkie towarzystwa lotnicze⁴. Polski rynek przewozowy jest obecnie łakomym kąskiem z uwagi na szybki rozwój ilościowy. Niedługo wystąpi konieczność rozbudowy międzynarodowego terminalu lotniczego Okęcie (z 3,5 mln pasażerów rocznej przepustowości do 7 mln - łącznie z drugim modułowym terminalem). Żywiołowo rozwijają się czarterowe przewozy w relacjach z Polską, co m.in. zmusza PLL LOT do leasingowania kolejnych samolotów Boeing 737.

Flota przewozowa PLL LOT jest jednorodna technologicznie, jedna z najmłodszych w świecie, nowoczesna. Średnią wieku samolotów może jedynie obniżyć niezbędny zakup używanych, czarterowych Boeingów w firmach leasingowych. W końcu 1996 r. powołana została całkowicie kontrolowana przez PLL LOT spółka EuroLOT, której zadaniem jest przejęcie od połowy 1997 r. tras krajowych między sześcioma miastami Polski, a później również krótkich tras europejskich np. do Lwowa, Wilna, Tallina, Rygi i Kopenhagi. Nowy przewoźnik wypożyczył od LOT-u (leasing operacyjny) osiem 64-miejscowych samolotów ATR-72, produkcji francusko-włoskiej. Przewiduje się zakup dla EuroLOT-u mniejszych samolotów DASH-8, SAAB-340 lub ATR-42. Pomysł powołania małego, regionalnego przewoźnika wydaje się ciekawy, gdyż spodziewane na początku straty będą prawdopodobnie niższe niż byłyby w PLL LOT, w którym przewozy krajowe zawsze traktowane były drugoplanowo.

TRANSPORT MORSKI

Transport morski jest najbardziej otwartą rynkowo gałęzią polskiego systemu transportowego. Przystąpienie Polski do OECD i przyjęcie obowiązującej w tym ugrupowaniu kodyfikacji potwierdziło jedynie istniejący stan rzeczy. Polska prowadzi bardzo liberalną politykę w dziedzinie transportu morskiego. Czasami staje się ona aż zbyt liberalna i stanowczo za często polscy nadawcy/odbiorcy ładunków drogą morską rezygnują z własnej gestii transportowej, a między polskimi armatorami bez przerwy dochodzi do konkurencji polsko-polskiej na rynku frachtowym. Są to jednak nasze wewnętrzne problemy i nie stanowią one zagrożenia dla utrwalania zasad liberalizacji stosunków Polski z UE w transporcie morskim.

Z satysfakcją należy odnotować uchwalenie w grudniu 1996 r. opóźnionej ustawy o portach i przystaniach morskich. Porządkuje ona sprawy zarządcze w portach morskich, które pozostają państwową infrastrukturą gospodarczą. Jej elementy mogą być dzierżawione podmiotom gospodarczym, także zagranicznym, co ułatwia lokowanie się w portach kapitału zagranicznego (np. terminale zbożowe i gazowe w porcie gdańskim lub zakłady produkcyjne na terenach portowych).

⁴ Konflikt z British Airlines, a także trudności z podpisaniem umowy o wspólnej rezerwacji, tzw. code-share, z American Airlines (AMR).

W latach 1995-1996 przyjęto szereg aktów prawnych dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, przepisów technicznych, przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw i in. Zarazem, autorzy Raportu samokrytycznie przyznają, iż brakuje ciągle niektórych regulacji dostosowawczych, np.:

- jednolitych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach rybackich,
- minimalnych wymogów dla statków korzystających z portów morskich a przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające,
- przepisów o wykonywaniu pomiarów przestrzeni balastowej w zbiornikowcach.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Transport wodny śródlądowy jest z punktu widzenia integracji z UE specyficzną gałęzią transportową. Układ dróg wodnych przesądza o naszej współpracy przede wszystkim z Niemcami, dzięki kanałom Odra-Havela i Odra-Sprewa. Wprowadzenie tzw. okresu przejściowego do 2000 r. w swobodzie przewozów bezpośrednich między Niemcami i Polską (podobnie jak z niektórymi innymi państwami stowarzyszonymi z UE) przedłuża obowiązywanie umowy między Polską i Niemcami w sprawie przewozów żeglugą śródlądową. Utrzymaniem parytetu podziału masy towarowej 50:50 bardziej zainteresowane są Niemcy, gdyż we współpracy z Polską ciągle występują dysproporcje na naszą korzyść w dokonywanych przewozach międzynarodowych. Prowadzi to do oskarżania polskich armatorów o nierzetelną konkurencję. Rok 2000 powinien przynieść rozwiązanie tego problemu. Otwarcie się zachodnioeuropejskich dróg wodnych przed polskimi armatorami nie zostanie z przyczyn geograficzno-hydrologicznych w pełni zrekompensowane szyprom unijnym. Nasze drogi wodne, a właściwie tylko Odra, pozostają dostępne jedynie dla małych jednostek rzecznych.

II. Dostosowanie infrastruktury do wymogów, norm i standardów europejskich

Działania dostosowujące infrastrukturę i tabor do wymagań UE wiążą się z upodobnieniem przepisów bezpieczeństwa ruchu i ekologicznych w poszczególnych gałęziach transportu. Trzeba je ocenić pozytywnie, gdyż w zasadzie we wszystkich przypadkach projektodawcy źródeł prawa uwzględniają obowiązujące w Europie Zachodniej rozstrzygnięcia.

Należy podkreślić działania przedstawicieli rządu podejmowane na forum międzynarodowym, które przesądzają, a czasami również korygują, przyszły kształt europejskiej infrastruktury transportowej. W marcu 1994 r. na II Paneuropejskiej Konferencji Transportowej (Kreta) ustalono przebieg 9 europejskich korytarzy transportowych, które do 2010 r. mają infrastrukturalnie zintegrować Europę Środkową i Południowo-Wschodnią z państwami UE. W czerwcu 1997 r. III Konferencja w Helsinkach przyjęła dokument wytyczający nowy kory-

tarz nr 10, łączący Salzburg (Austria) z Salonikami (Grecja) przez kraje b. Jugosławii oraz skorygowała, co dla nas najważniejsze, korytarz nr 6, prowadzący z Gdańska do Słowacji, który połączony zostanie z korytarzem nr 5 Triest (Włochy)-Kijów (Ukraina) poprzez odnogę z Katowic do Brna (Czechy). W ten sposób uzyska również połączenie z korytarzem nr 4 Berlin-Budapeszt - Sztambuł. Ustalono, że modernizacji ulegnie korytarz nr 1, który stanowi trasa kolejowa Helsinki-Tallin-Ryga-Kowno-Warszawa oraz Ryga-Kaliningrad-Gdańsk. Koszt realizacji dziesięciu korytarzy transportowych wymaga wydatkowania w ciągu najbliższych 15 lat 50-70 mld ECU, co wydaje się niestety mało realne.

Można jeszcze raz powtórzyć, że podstawowym, najważniejszym polem dostosowawczym polskiej infrastruktury transportowej do wymagań UE są nowe inwestycje transportowe, a także modernizacyjne już istniejącej infrastruktury technicznej, na które ciągle brakuje środków finansowych.

Główne potrzeby inwestycyjne zostały zidentyfikowane prawidłowo, choć z uwagi na kompetencyjne podziały nie wymienia się wśród nich wzmocnienia infrastruktury transportowej w dużych miastach lub inwestycji z zakresu gospodarki wodnej, które tylko pośrednio przyczyniają się do poprawy warunków uprawiania żeglugi śródlądowej, bądź likwidacji istotnych barier przestrzennych jakimi są w Polsce wszystkie duże rzeki. Może się jednak okazać, że w sytuacjach ekstremalnych braki tego typu zagospodarowania (zbiorniki wodne, regulacja rzek, mała retencja, solidne, wysokowodne mosty, stopnie wodne, poldery, obwałowania, system ostrzegania przeciwpowodziowego) wywołują katastrofalne skutki dla innych gałęzi transportu i trzeba przykładowo z bezzwrotnych funduszy PHARE przeznaczać w 1997 r. 65 mln ECU na likwidację strat powodziowych w infrastrukturze transportowej Polski południowej.

Brak środków finansowych na infrastrukturę transportową został w Raporcie zaakcentowany, choć wskazuje się na potrzebę zwiększenia nakładów inwestycyjnych tylko o 50%. Oznaczałoby to pogodzenie się z dotychczasowym stanem utrzymania dróg, mostów, obiektów komunalnych w miastach, czy też sieci rzecznej o czym dobitnie przypomniła katastrofalna powódź w 1997 r. Nie jesteśmy optymistami gdy chodzi o przewidywanie możliwości radykalnego zwiększenia nakładów na infrastrukturę transportową. Wprowadzane i przygotowywane akty prawne zapewnią partycypację w kosztach infrastrukturalnych użytkowników transportu (np. płatne autostrady, inne opłaty drogowe, część akcyzy od paliw silnikowych). Jednak zwiększanie zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie infrastruktury idzie bardzo opornie. Przemyślany i w założeniach wprost niezbędny program budowy autostrad między innymi dlatego się tak ślimaczy, bo przewidywane natężenie ruchu na wielu odcinkach autostradowych (np. A1 Gdańsk-Toruń) daleko odbiega od standardów płatnych autostrad. Przyjmuje się, że płatne autostrady stają się opłacalne przy obciążeniu minimum 15 tys. pojazdów na dobę, a szybki zwrot nakładów gwarantuje przejazd 30 tys. pojazdów na dobę.

Przy zastosowaniu zachodnioeuropejskiego poziomu opłat czas zwrotu kapitału zaangażowanego w program autostradowy w Polsce wyniósł by 40 i więcej lat.

W tej sytuacji należy szczególnie podkreślić konieczność optymalnego wykorzystywania zagranicznych kredytów infrastrukturalnych. Dzięki nim udaje się stopniowo likwidować najbardziej dolegliwe braki infrastrukturalne. Znaczenie tego kanału finansowania infrastruktury transportowej dla naszego dostosowania gospodarki do wymogów UE wydaje się zbyt słabo akcentowane. Z dotychczas udzielonych przez międzynarodowe instytucje finansowe: Bank Światowy, EBOR, EBI i NBI ośmiu pożyczek transportowych na kwotę 761,7 mln USD do końca 1996 r. wykorzystano 429,8 mln USD, czyli ok. 56% całej kwoty. Do końca 1995 r. wykorzystano m.in. pożyczkę 20 mln ECU z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, a do końca 1996 r. pożyczkę BŚ w wysokości 145 mln USD dla PKP na modernizację kolei (m.in. także kupno maszyn do utrzymania torów, zaplecze techniczne i zarządzanie przedsiębiorstwem). Wykorzystano również dwie trzecie kredytu na kwotę 150 mln USD przyznanego przez BŚ w ramach pierwszego projektu drogowego. Pieniądze te zostały wydane na 48 najpotrzebniejszych modernizacyjnych inwestycji drogowych, spośród których 16 już zakończono. Trwa realizacja projektu dostępu do portów morskich i zarządzania nimi wartości 67 mln USD. Kredyt ten otrzymaliśmy z BŚ w 1996 r. W jego ramach zakupiony zostanie informatyczny system zarządzania dla zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, powstaną falochrony i zabezpieczenia pogłębionego ujścia Wisły Śmiałej, wybudowane zostaną mosty na Martwej Wiśle w Gdańsku i na Regalicy w Szczecinie. Zmodernizowana będzie droga ze Świnoujścia na wyspie Wolin.

Trwają procedury załatwiania kolejnych projektów infrastrukturalnych. Szacunkowy koszt modernizacji toru wodnego Szczecin-Świnoujście, który ma być wykonany w ramach drugiego projektu morskiego dotyczącego modernizacji portów, ocenia się na ok. 70 mln USD. Szacunkowe koszty drugiego projektu drogowego wyniosą 460 mln USD, z czego kredytem pokryje się wydatki ocenione na 234 mln USD. Głównym celem tego projektu będzie przyspieszenie likwidacji "wąskich gardeł" naszego drogownictwa. Negocjowana jest pożyczka z Nordyckiego Banku Inwestycyjnego i EBI na modernizację trasy Via Baltica. Zagraniczne banki uczestniczą także w finansowaniu autostrad. Kredyt 45 mln ECU wykorzystano na modernizację odcinka autostrady A-4 z Katowic do Krakowa. Pożyczkę 225 mln ECU z EBI i 70 mln ECU z grantu PHARE przeznaczono na budowę odcinka autostrady A-4 z Wrocławia do Gliwic. Stanowi to 70% ogólnych kosztów tego projektu.

Na koniec, warto jednak podkreślić, że angażowanie zagranicznych środków finansowych w rozbudowę infrastrukturalną kraju może stanowić jedynie istotne uzupełnienie polskich wysiłków w tej dziedzinie. Przykładowo, w drogownictwie budżet państwa pokryje 60% procent wszystkich wydatków na drogi. Około 14% środków pochodzić będzie z koncesji i opłat za międzynarodowy transport samochodowy. Pozostałe wydatki pokryją kredyty. Mimo tego wielkość wydatków na drogownictwo w 1997 r. (bez wydatków powodziowych)

będzie 6-7 razy mniejsza w przeliczeniu na użytkownika dróg państwowych w porównaniu z połową lat 80-ych.

III. Wsparcie organizacji i zarządzania środkami informatycznymi oraz harmonizacja norm i przepisów prawnych z obowiązującymi w UE

Ocena stanu informatyzacji polskiego transportu oraz harmonizacji norm i przepisów prawnych z obowiązującymi w UE pozwala ostatecznie określić dostosowanie SYSTEMU TRANSPORTOWEGO Polski do wymogów UE. Szeroko rozumiane normy są elementem sfery regulacji transportu a informatyzacja staje się wyznacznikiem skuteczności ich wdrażania w życie.

W latach 1992-1996 zrobiono bardzo dużo w kierunku zharmonizowania naszych norm i przepisów prawnych z obowiązującymi w UE. Przedłużają się wprowadzenie prace nad kodeksem morskim, ustawą o bezpieczeństwie morskim, o żegludze śródlądowej i innymi regulacjami, jednak trzeba widzieć to, że w zasadzie w każdej gałęzi transportu legislacja tworzona jest od nowa we współpracy i konsultacji z właściwymi organami UE. Dodatkowym uwarunkowaniem staje się procedura parlamentarna, która w przypadku ważnych ustaw transportowych trwa do 2 lat. Można zgodzić się ze stwierdzeniem, iż **zalecenia Białej Księgi Komisji Europejskiej w sprawie integracji z jednolitym rynkiem UE zostały w dziedzinie transportu i gospodarki morskiej w poważnej mierze zrealizowane**. Ocena ta dotyczy procesów dostosowawczych w sferze regulacji.

Natomiast informatyzacja transportu jest przykładem z realnej sfery funkcjonowania gospodarki. Na szczeblu przedsiębiorstw różny jest jej stan zaawansowania w zależności o kwalifikacji kadr, chęci sprostania wymogom konkurencyjności, czasami nawet mody. Znacznie gorzej wygląda ta sprawa na szczeblu władz państwowych, które nie mają nawet wiarygodnego, statystycznego rozeznania w rynku transportowym. Poważnym problemem jest także informatyczne zacofanie polskich służb celnych współpracujących z podmiotami transportowymi.

Zaawansowanie informatyzacji systemu transportowego jest wprost proporcjonalne do stanu jego rozwoju i dofinansowania.