

Marek Jaworski

Problemy transformacji polskiego systemu transportowego w obliczu integracji z Unią Europejską

Acta Scientifica Academiae Ostroviensis nr 1, 156-177

1998

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MAREK JAWORSKI

PROBLEMY TRANSFORMACJI POLSKIEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W OBLICZU INTEGRACJI Z UNIĄ EUROPEJSKĄ

1. WPROWADZENIE

Transport stanowi podstawowy element infrastruktury każdego kraju. Poziom i zakres świadczonych usług oraz jakość pracy systemu transportowego w wysokim stopniu determinuje przede wszystkim warunki funkcjonowania i rozwoju gospodarki. Transport w głównej mierze decyduje o obsłudze handlu zagranicznego oraz odgrywa ważną rolę w procesie rozwoju międzynarodowej współpracy i integracji ekonomicznej. Jako podstawowy element infrastruktury, w znacznym stopniu określa on warunki funkcjonowania poszczególnych krajów także w innych dziedzinach.

W większości państw europejskich system transportowy obejmuje pięć zasadniczych obszarów usługowej działalności przewozowej-transport kolejowy, samochodowy, wodny śródlądowy, lotniczy i morski. W Polsce i w państwach Unii Europejskiej (UE) najważniejsze znaczenie posiada transport kolejowy i samochodowy. Dotyczy to zarówno przewozów pasażerskich jak i towarowych. W przewozach na małe odległości dominuje transport samochodowy, zaś przewozy na znaczne odległości są realizowane przede wszystkim przez kolej. W niektórych krajach Unii (np. Holandia, Niemcy) istotna rola w przewozach towarowych przypada również żegludze śródlądowej. We wszystkich państwach UE, a także w Polsce, ważną rolę w międzynarodowym ruchu pasażerskim odgrywa transport lotniczy. Zarówno w Polsce jak i w krajach Unii transport morski stanowi przede wszystkim element obsługi handlu zagranicznego.

Polski system transportowy znacznie ustępuje analogicznym systemom większości państw UE. Dotyczy to zarówno poziomu i zakresu świadczonych usług, jak i jakości jego funkcjonowania.

W porównaniu z większością krajów Unii, polska infrastruktura transportowa posiada znacznie niższy standard i jest słabiej rozwinięta. Sytuacja wygląda podobnie jeśli chodzi o tabor eksploatowany w różnych dziedzinach transportu, który przeważnie reprezentuje niższe parametry i znajduje się w znacznie gorszym stanie technicznym. Stanowi to poważną przeszkodę w procesie rozwoju współpracy pomiędzy Polską a krajami UE, która w najbliższych latach powinna być systematycznie i możliwie szybko przewycięzana. Stopniowe dostosowanie Polskiego systemu transportowego do wymagań, jakie tej dziedzinie infrastruktury stawia się w państwach UE, stanie się bowiem zapewne jednym z warunków uzyskania przez Polskę w nadchodzących latach pełnego członkostwa Unii Europejskiej. Dotyczy to przede wszystkim transportu kolejowego, a także lotniczego.

2. TRANSPORT KOLEJOWY

W 1986 r. państwa Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (EWG) przystąpiły do realizacji piętnastoletniego programu modernizacji i rozwoju zachodnioeuropejskiej infrastruktury transportowej.¹ Dotyczy on transportu kolejowego, samochodowego oraz żeglugi śródlądowej. Jego głównym celem jest zaspokojenie wzrastającej liczby potrzeb przewozowych krajów Wspólnoty, zmierzających do unii ekonomicznej. W odniesieniu do transportu kolejowego, który został potraktowany w sposób priorytetowy, program zakłada między innymi utworzenie europejskiej sieci połączeń szybkiego ruchu (ESSK), rozwój transportu kombinowanego oraz kombinacje linii tranzytowych przebiegających przez państwa nie należące do Wspólnoty. Obecnie najważniejsze znaczenie dla krajów UE ma projekt ESSK, którego realizacja ma przynieść znaczny wzrost konkurencyjności i rentowności przewozów kolejowych. Zakłada on wprowadzenie jednolitych wysokich standardów technicznych linii, taboru i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, umożliwiających kursowanie pociągów z dużą prędkością – co najmniej 160-200 km /h w ruchu pasażerskim oraz od 100 - 120 km /h w ruchu towarowym.

Polska, dążąc do uzyskania pełnego członkostwa UE, staje między innymi wobec konieczności przyspieszenia rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu kolejowego. Dotyczy to przede wszystkim linii obsługujących przewozy międzynarodowe. Konkretnie zobowiązania w

¹ Zob. Commission of the European Communities, Medium – Term Programme for Transport Infrastructure. Dok. COM/86/340.

tym zakresie wynikają już dla Polski z Europejskiej umowy o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych /AGC/ z 1985 r.² wraz z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami. Przepisy tej umowy zostały przyjęte przez państwa UE jako podstawa do określenia wymagań, jakim powinna odpowiadać sieć kolejowa na obszarze Unii. Przez Polskę przebiegają cztery linie AGC o łącznej długości ponad 2700 km, dwie w relacji Zachód- Wschód: Kunowice – Rzepin – Poznań – Łowicz – Warszawa – Łuków – Terespol – (E 20) i Zgorzelec – Węgliniec- Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów – Przemyśl – Medyka (E 30) oraz dwie w relacji Północ-Południe: Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole – Kędzierzyn – Chałupki – (E 59) oraz Gdynia – Gdańsk – Tczew – Iława – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Czechowice – Dziedzice – Zebrzydowice – (E 65)³. Umowa AGC ustala jednolite wysokie parametry techniczne dla sieci połączeń kolejowych, których dotyczy.

Wymienione polskie linie kolejowe, a także najważniejsze pozostałe krajowe połączenia kolejowe, tylko częściowo spełniają wymagania określone w umowie AGC. Poza Centralną Magistralą Kolejową, która stanowi fragment trasy E 65, przede wszystkim nie są one przystosowane do osiągania przez pociągi prędkości co najmniej 160 km/h w ruchu pasażerskim i 100 km/h w ruchu towarowym. Powszechnie występują na nich jednopoziomowe skrzyżowania, których możliwości istnienia nie przewidują przepisy zawarte w umowie AGC. Modernizacji wymaga kilkaset mostów i przepustów, nie odpowiadających wysokim wymaganiom co do wytrzymałości. Poza nielicznymi wyjątkami również tory na stacjach pod względem długości (600 m) nie spełniają omawianych wymagań (750 m). Na wielu odcinkach torów nie są zachowane inne szczegółowe parametry techniczne między innymi ze względu na niedostateczną jakość wykonania, montażu i utrzymania elementów konstrukcyjnych. Wszechstronnego unowocześnienia na tych trasach wymagają ponadto urządzenia sterowania ruchem kolejowym, które przede wszystkim przeważnie nie są przystosowane do obsługi ruchu pociągów z wymienioną wymaganą prędkością.

Umowa AGC oraz obowiązujący od 1994 r. Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Polską a Wspólnotami Europejskimi

² Tekst umowy- zob. Dz. U. 1989, nr 42, poz. 231, Załącznik.

³ Według propozycji Polski oraz Międzynarodowego Związku Kolei (UIC), do linii kolejowych AGC powinna zostać zaliczana również trasa: Warszawa-Białystok- Kuźnica Białostocka.

i ich państwami członkowskimi⁴ (Układ Europejski) sprawiły między innymi, że Polska stanęła wobec konieczności możliwie szybkiego dokonania gruntownej modernizacji telekomunikacji kolejowej. Realizacja tego zadania jest niezbędna do połączenia systemu łączności przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (PKP), będącego głównym polskim przewoźnikiem kolejowym, z analogicznymi systemami krajów Europy Zachodniej, co stanowi warunek włączenia polskich tras kolejowych do sieci linii zachodnioeuropejskich. Urządzenia telekomunikacji kolejowej w Polsce są przeważnie przestarzałe i mocno wyeksploatowane. Ich modernizacja powinna polegać na szerokim wprowadzeniu wyposażenia odpowiadającego normom przyjętym w tym zakresie w krajach zachodnioeuropejskich. Pozwoli to między innymi zapewnić konieczną obsługę radiokomunikacyjną, zgodnie ze standardami zachodnimi, w odniesieniu do pociągów międzynarodowych kursujących przez Polskę.

Modernizacji polskich linii kolejowych powinno towarzyszyć stopniowe unowocześnianie dworców i stacji kolejowych, zarówno pasażerskich jak i towarowych, w pierwszym rzędzie na trasach obsługujących przewozy międzynarodowe. Działania te służyłyby przede wszystkim osiągnięciu usprawnienia obsługi podróżnych i ładunków, zbliżonego do standardów zachodnioeuropejskich. Polegałyby one między innymi na modernizacji i rozbudowie stacji granicznych, budowie nowoczesnych punktów przeładunkowych oraz automatyzacji większości stacji rozrządowych. Omawiane działania przyczyniałyby się również do zapewnienia Polsce znaczącego udziału w rozwoju międzynarodowego transportu kombinowanego. Odpowiadałyby one wymaganiom Europejskiej Umowy o Podstawowych Liniach Kolejowych i Obiektach Towarzyszących w Międzynarodowym Transporcie Kombinowanym (AGTC) z 1991 r.⁵, opracowanej, podobnie jak umowa AGC, przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (EKG ONZ).

Państwa UE są już zaawansowane w realizacji umowy AGTC. W najbliższym czasie należy się spodziewać ratyfikacji tej umowy także przez Polskę. Według umowy AGTC mianem transportu kombinowanego określa się międzynarodowe przewozy towarowe realizowane na ustalonej części trasy przez kolej, a na pozostałej części trasy przez inne środki

⁴ Tekst układu – zob. Dz. U., 1994, nr 11, poz. 39, załącznik.

⁵ Zob. European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC). Dok. ECE (TRANS) 88. Umowa AGTC weszła w życie w 1993 r. pod koniec 1997 r. Polska rozpoczęła procedurę związaną z ratyfikacją tej umowy.

transportu. Połączenia kolejowe AGTC oraz związane z nimi odpowiednia infrastruktura kolejowa powinny spełniać wymagania podobne do zawartych w umowie AGC. Polska zgłosiła do umowy AGTC większość własnych linii AGC – E 20 (C- E 20), E 30 (C-E 30) i E 65 (C-E 65), a ponad to następujące trasy kolejowe: Tczew – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Chorzew – Siemkowice – Herby Nowe – Katowice (C 65), Świnoujście – Szczecin – Rzepin – Nowa Sól – Wrocław – Opole – Kędzierzyn – Chałupki /C 59/, Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie /C 59/2), Nowa Sól – Żagań – Węgliniec – Zawidów (C 59/1), Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna (C30/1), Łowicz – Skierniewice – Pilawa – Łuków (C20), Zduńska Wola – Łódź – Skierniewice (C 65/1), Chorzew – Siemkowice – Częstochowa – Zawiercie – Jaworzno – Szczakowa – Kędzierzyn /C 65/3). Wymienione połączenia kolejowe AGTC, nie będące liniami AGC, znajdują się w gorszym stanie technicznym i odpowiadają wymaganiom międzynarodowym w jeszcze mniejszym stopniu niż trasy AGC.

Postanowienia umów AGC i AGTC sprawiają między innymi, że przedsięwzięcia modernizacyjne w kolejnictwie muszą dotyczyć także taboru kolejowego. Szczegółowe normy w tym zakresie określa Międzynarodowy Związek Kolei /UIC/ oraz podlegający mu Urząd Badań i Prób /ORE/. Obie organizacje międzynarodowe odegrały istotną rolę w prowadzonych na forum EKG ONZ pracach związanych z przygotowaniem umów AGC i AGTC. Normy techniczne UIC oraz ORE dotyczące taboru kolejowego obowiązują między innymi w państwach UE i w Polsce. Jednakże eksploatowany obecnie polski tabor kolejowy jest przeważnie konstrukcyjnie przestarzały. W większości nie spełnia on wszystkich wymagań ustalonych przez UIC dla wagonów i lokomotyw obsługujących przewozy na trasach kolejowych o międzynarodowym znaczeniu. Przede wszystkim przeważnie nie jest on przystosowany do jazdy z prędkością 160 km/h w ruchu pasażerskim i 100 km/h w ruchu towarowym. Ponadto nie zapewnia odpowiedniego standardu obsługi podróży i ładunków oraz nie spełnia wielu szczegółowych parametrów technicznych i wymagań dotyczących wyposażenia.

Zaopatrzenie przedsiębiorstwa PKP w nowoczesny tabor w pełni odpowiadający normom UIC jest sprawą bardzo ważną i pilną. Polski transport kolejowy może bowiem stanąć w niedalekiej przyszłości wobec realnego zagrożenia możliwości wykonania przewozów międzynarodowych, związanego z odmową przyjmowania przez kraje zachodnioeuropejskie taboru nie spełniającego tych norm, zwłaszcza po zakończeniu przez państwa UE realizacji wspomnianego piętnastoletniego /1986 – 2000/ programu modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej. W związku z tym istnieje potrzeba zakupienia w

najbliższych latach przez przedsiębiorstwo PKP odpowiedniej liczby różnych rodzajów wagonów pasażerskich i towarowych w pełni odpowiadających normom UIC.

W ostatnich latach polski przemysł podjął produkcję niezbędnych wagonów pasażerskich, przystosowanych do jazdy z prędkością 160 km/h, których parametry techniczne odpowiadają także innym wymaganiom międzynarodowym. Jednakże ich zakupy były dotąd realizowane w niewielkim zakresie – ze względu na trudną sytuację finansową przedsiębiorstwa PKP. Natomiast niezbędne wagony towarowe w znacznej mierze będą musiały pochodzić z importu, ponieważ tylko niektóre typy tych wagonów produkowanych w kraju odpowiadają wymaganym normom. W nadchodzących latach konieczne stanie się również odpowiednie zaopatrzenie przedsiębiorstwa PKP w lokomotywy elektryczne nadające się do obsługi przewozów na trasach kolejowych o międzynarodowym znaczeniu, zgodnie z wymogami UIC. Przynajmniej część z nich będzie musiała pochodzić z importu, albowiem tylko niektóre lokomotywy produkowane w kraju osiągną wszystkie parametry określone w normach UIC.

Przeprowadzenie niezbędnej modernizacji polskiego transportu kolejowego zgodnie z istniejącymi potrzebami, aktualnymi zobowiązaniami międzynarodowymi i przewidywanymi oczekiwaniami UE będzie przedsięwzięciem niezwykle trudnym i czasochłonnym. Przynajmniej w części wymaga ono bardzo znacznych nakładów potrzebnych do realizacji koniecznych inwestycji. Według resortu transportu i gospodarki morskiej, przeprowadzenie w pełni rozpoczętej już modernizacji trasy kolejowej Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol ?E20?, zgodnie ze wszystkimi wymaganiami zawartymi w umowie AGC, kosztować będzie co najmniej 2 mld. Dolarów. Podobne unowocześnienie innych polskich linii AGC wymagałoby zainwestowania około 7 mld. Dolarów. Znacznie większe nakłady będą potrzebne do przeprowadzenia modernizacji wszystkich linii AGTC oraz pozostałych najważniejszych krajowych połączeń kolejowych, odgrywających także istotną rolę w przewozach międzynarodowych. Równowartość co najmniej kilkuset milionów dolarów należy przeznaczyć w najbliższych latach na niezbędne zakupy, zarówno w krajach jak i zagranicą, nowoczesnego taboru kolejowego.

Skala koniecznych nakładów sprawia, że tylko niewielką część potrzebnych środków będzie można uzyskać zagranicą poprzez zaciąganie kredytów w międzynarodowych instytucjach finansowych – Banku Światowym, Europejskim Banku Inwestycyjnym oraz Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju. Z tego samego względu w najbliższych latach nie należy liczyć na znaczną bezpośrednią pomoc finansową w tej dziedzinie

ze strony państw UE. Wprawdzie Układ Europejski zobowiązuje EWG /Artykuły – 81, 96, 97/ do udzielenia Polsce pomocy między innymi w zakresie modernizacji systemu transportowego, w tym także transportu kolejowego, to jednak realne są tylko możliwości uzyskania na podstawie Układu środków finansowych /subwencji/ niewielkich w porównaniu do istniejących potrzeb. Poza tym państw UE w najbliższych latach będą przeznaczać odpowiednie środki przede wszystkim na modernizację własnego transportu kolejowego oraz tranzytowych połączeń kolejowych prowadzonych do Włoch i Hiszpanii. Wynika to między innymi z faktu, iż w 1994 r. kraje UE, poza przedsięwzięciami w tej dziedzinie zaplanowanymi wcześniej, zaakceptowały do realizacji jeszcze w latach dziewięćdziesiątych kilka dodatkowych projektów dotyczących rozbudowy i unowocześnienia linii kolejowych łączących Niemcy i Austrię z Włochami oraz Francję z Włochami i Hiszpanią.⁶ Nie można także spodziewać się zaangażowania zagranicznych inwestorów prywatnych, ponieważ omówione inwestycje nie należą do przedsięwzięć atrakcyjnych dla kapitału prywatnego. Zdecydowana większość potrzebnych środków musiałaby zatem pochodzić ze źródeł krajowych, głównie z budżetu państwa. Dlatego też, biorąc pod uwagę bardzo ograniczone obecnie i przewidywane możliwości budżetu państwa oraz permanentnie trudną sytuację ekonomiczną przedsiębiorstwa PKP, wydaje się mało prawdopodobne, aby mogło okazać się możliwe przeprowadzenie gruntownej modernizacji polskiego transportu w dającej się przewidzieć przyszłość. W najbliższych latach realne wydaje się tylko wykonanie najbardziej niezbędnych przedsięwzięć, zapewniających polskiej kolei między innymi możliwości kontynuowania przewozów międzynarodowych i rozwoju współdziałania z kolejami krajów zachodnioeuropejskich.

3. TRANSPORT SAMOCHODOWY

Omawiany już piętnastoletni program modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej państw UE zakłada również osiągnięcie znacznego usprawnienia zachodnioeuropejskiego transportu samochodowego. Przewiduje on utworzenie nowoczesnej, odpowiednio rozbudowanej sieci drogowej o jednolitych wysokich podstawowych parametrach, będącej w stanie sprostać rosnącym potrzebom przewozowym krajów Unii. Obejmuje on także projekty rozwoju

⁶ Por. Transeuropäische Netze, EGKS – EG – EAG. Brussel – Luxemburg 1995, s. 24-25.

telekomunikacji drogowej, umożliwiające zastosowanie efektywnych systemów kierowania ruchem i osiągnięcie znacznej poprawy jego bezpieczeństwa. W ramach tych działań opracowano już między innymi wspólny system przekazywania informacji o warunkach atmosferycznych panujących na drogach. Zapewniono ponadto wymianę informacji i doświadczeń dotyczących nowoczesnych technologii budownictwa drogowego oraz wprowadzono wspólne rozwiązania prawnie – organizacyjne ułatwiające i usprawniające realizację inwestycji drogowych we wszystkich krajach Unii.

Program modernizacji i rozbudowy zachodnioeuropejskiej sieci drogowej jest realizowany z uwzględnieniem przepisów, opracowanej przez EKG ONZ, Europejskiej Umowy o Głównych Drogach Ruchu Międzynarodowego /AGR/ z 1975 r.⁷ wraz późniejszymi uzupełnieniami i zmianami, której stronami są między innymi państwa UE oraz Polska. Przepisy te stały się podstawowym źródłem regulacji określających najważniejsze parametry sieci drogowej na obszarze Unii. Postanowienia umowy AGR zostały przyjęte również przez większość pozostałych państw europejskich jako ustalenia przewidziane do stopniowej realizacji. Od kilkunastu lat z powodzeniem są one wykonywane przez kraje UE. Między innymi dzięki temu państwa Unii osiągnęły wysoki stopień zaawansowania w rozbudowie i modernizacji głównych połączeń drogowych. Dotychczasowy udział Polski w realizacji umowy AGR jest natomiast niewielki. Między innymi w związku ze stowarzyszeniem ze Wspólnotami Europejskimi i dążeniem do uzyskania pełnego członkostwa UE w interesie Polski leży przyspieszenie modernizacji głównych dróg zgodnie z zaleceniami umowy.

Przez terytorium Polski przebiega ponad 5600 km dróg AGR. Największe znaczenie międzynarodowe posiadają dwie drogi tranzytowe Zachód – Wschód: Świdzko – Świebodzin – Poznań – Krośniewice - Warszawa – Terespol /E30/ i Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Katowice – Kraków - Rzeszów – Przemyśl – Medyka /E40/ oraz trasa: Gdańsk – Świecie – Toruń – Krośniewice – Łódź – Piotrków Trybunalski – Katowice – Cieszyn /E30/, która ma stanowić polski odcinek Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe /TEM/. Ważną rolę w międzynarodowym transporcie samochodowym w Europie odgrywają także połączenia drogowe: Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Świebodzin – Zielona Góra – Legnica – Jelenia Góra – Jakuszyce /E65/, Kudowa – Kłodzko- Wrocław – Piotrków Trybunalski – Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko /E67/, Kołbaskowo –

⁷ Tekst umowy – zob. Dz. U., 1985, nr 10, poz. 35, Załącznik.

Szczecin – Koszalin – Słupsk – Gdańsk /E28/, Gdańsk – Elbląg – Mława – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Chyżne /E77/, Wrocław – Leszno – Poznań – Bydgoszcz – Świecie /E261/, Radom – Tarnobrzeg – Rzeszów – Krosno – Barwinek /E371/, Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebennie /E372/, Lublin – Chełm – Dorohusk /E373/ i Olszyna – Legnica /E36/.

Wszystkie wymienione polskie połączenia drogowe, objęte umową AGR, powinny być autostradami /E30 – A 2, E40 – A 4, E75 – A 1, E65 – A 3/ lub przynajmniej dwujezdniowymi drogami ekspresowymi /pozostałe/. Jak dotąd tylko nieliczne odcinki tych dróg o łącznej długości niespełna 700 km /tj. około 12 % odpowiadają tym zaleceniom. Pozostałe fragmenty wymienionych tras spełniają wymagania stawiane przez umowę AGR drogom zwykłym, co jednak w pełni dotyczy tylko parametrów geometrycznych, wytrzymałości nawierzchni i oznakowania. Na ponad ¼ długości nie spełniają one warunku posiadania utwardzonych poboczy. Wysoce niezadowalający jest stan i liczba istniejących punktów obsługi podróźnych. Ponadto wszystkie polskie trasy samochodowe o międzynarodowym znaczeniu są pozbawione, wymaganego w umowie AGR, systemu telekomunikacji drogowej.

Aktualna przepustowość polskich dróg ARG oraz pozostałych głównych tras przy obecnym natężeniu ruchu samochodowego jest jeszcze dostateczna. W najbliższych latach należy się jednak spodziewać kontynuacji znacznego wzrostu przewozów samochodowych, jaki nastąpił w latach dziewięćdziesiątych, między innymi w związku z realizacją układu o stowarzyszenie ze Wspólnotami Europejskimi i dalszym szybkim rozwojem współpracy gospodarczej Polski z zagranicą. W niedalekiej przyszłości obecna przepustowość najważniejszych polskich dróg może zatem okazać się niewystarczająca. Sytuacja taka powodowałaby znaczne straty gospodarcze związane między innymi z ograniczeniem możliwości udziału Polski w procesie rozwoju międzynarodowej współpracy i integracji ekonomicznej. W związku z tym istnieje pilna potrzeba zwiększenia w najbliższym czasie przepustowości dróg AGR oraz innych głównych polskich tras samochodowych wykorzystywanych także w przewozach międzynarodowych.

Realizacja tego celu wymaga bardzo znacznego zwiększenia nakładów na inwestycje drogowe. Według szacunków resortu transportu i gospodarki morskiej, odpowiednia modernizacja trasy: Świecko- Poznań – Warszawa- Terespol /E30/, w sposób zgodny ze wszystkimi zaleceniami umowy AGR, tj. budowa na tej trasie autostrady, kosztować będzie około 4,5 mld. Dolarów, zaś analogiczne unowocześnienie trasy: Gdańsk – Toruń – Łódź – Katowice – Cieszyn /E75/ wymagałoby zainwestowania

około 4 mld. dolarów. Budowa autostrady na trasie: Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl – Medyka /E40/, której realizacja na niektórych odcinkach została już rozpoczęta, będzie kosztować łącznie także około 4 mld. dolarów. Podobnie kształtowałyby się koszty analogicznej modernizacji innych polskich połączeń drogowych AGR.

Wobec bardzo ograniczonych własnych środków inwestycyjnych państwa, zasadnicze przyspieszenie realizacji omawianych inwestycji drogowych będzie zależeć przede wszystkim od możliwości uzyskania przez Polskę na ten cel odpowiedniej pomocy zagranicznej. Jednakże w najbliższych latach nie należy liczyć na znaczące bezpośrednie wsparcie w tym zakresie ze strony krajów UE lub wystarczające kredyty z międzynarodowych instytucji finansowych. Jeśli chodzi o państwa Unii, to w nadchodzących latach w omawianej dziedzinie, podobnie jak w przypadku transportu kolejowego, będą one przeznaczać odpowiednie środki przede wszystkim na modernizacji i rozbudowę własnych tras samochodowych do Włoch, Hiszpanii Portugalii.⁸ Realne jest natomiast przyciągnięcie do Polski i zaangażowanie znacznych zagranicznych kapitałów prywatnych. W przeciwieństwie do kolejnictwa inwestycje drogowe, związane zwłaszcza z budową płatnych autostrad, mogą bowiem być przedsięwzięciami atrakcyjnymi dla kapitału prywatnego. W oparciu o tego rodzaju środki z pewnością nie uda się przeprowadzić gruntownej modernizacji sieci głównych polskich połączeń drogowych. Możliwe było jednak uzyskanie w ten sposób w nadchodzących latach zasadniczego postępu w zakresie unowocześniania i zwiększenia przepustowości najważniejszych tras samochodowych objętych umową AGR.

W latach osiemdziesiątych państwa EWG przyjęły kilka aktów prawnych zawierających szczegółowe przepisy określające wymagania, jakim powinien odpowiadać tabor wykorzystywany w transporcie samochodowym na obszarze Wspólnoty.⁹ Przepisy te mają służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ujednoczeniu parametrów dotyczących infrastruktury drogowej, regulacji warunków konkurencji w tej dziedzinie transportu oraz ochronie środowiska naturalnego. Normy

⁸ Por. *Transeuropäische Netze, ...*, s. 24 – 25.

⁹ Zob. *Concil Directive of 19 December 1984 on the weights, dimensions and certain other technical characteristics of certain road vehicles. Dok. 85/3/EEC.* Dyrektywa ta ma podstawowe znaczenie. Pozostałe akty prawne, przyjęte w latach 1986-89, zawierają zmiany i uzupełnienia przepisów zawartych w Dyrektywie. Zob. „*Official Journal of European Communities*”, L 217/86, L 98/88, L 142/89, L 226/89.

techniczne mające zastosowanie w odniesieniu do pojazdów drogowych, oprócz podstawowych wymagań, zawierają również szczegółowe dane na temat cech konstrukcyjnych, jakim powinien odpowiadać tabor samochodowy eksploatowany na zachodnioeuropejskim rynku usług przewozowych. Dla przewoźników spoza UE najważniejsze znaczenie mają przepisy określające podstawowe parametry techniczne pojazdów /dopuszczalne wymiary, ciężar, promień skrętu itp./, wymagania związane z bezpieczeństwem ruchu oraz normy ekologiczne.

Obowiązujące w Polsce normy techniczne, dotyczące taboru wykorzystywanego w transporcie samochodowym, przeważnie pokrywają się z analogicznymi przepisami mającymi zastosowanie na obszarze UE.¹⁰ W związku z tym, przy zachowaniu norm obowiązujących w kraju, polscy przewoźnicy w większości przypadków mogą swobodnie poruszać się po sieć drogowej państw Unii. Nie dotyczy to niektórych samochodów posiadających przestarzały system hamulcowy, które według przepisów obowiązujących w państwach UE powinny być wyposażone w nowoczesny system hamulcowy /ABS/ zapobiegający blokadzie kół podczas hamowania. Poza tym część taboru samochodowego, eksploatowanego przez polskich przewoźników, nie spełnia zachodnioeuropejskich norm ekologicznych. Dotyczy to dopuszczalnego poziomu zanieczyszczeń zawartych w gazach spalinowych oraz natężenia hałasu emitującego przez pracujące silniki samochodowe.

W najbliższym czasie polscy przewoźnicy powinni dokonać niezbędnych przedsięwzięć inwestycyjnych, które sprawią, że cały polski tabor samochodowy, wykorzystywany w przewozach międzynarodowych, będzie w pełni odpowiadać wszystkim wymaganiom wynikającym z przepisów obowiązujących w Europie Zachodniej. W przypadku braku takich działań i rygorystycznego egzekwowania przez państwa UE odpowiednich przepisów niektórzy polscy przewoźnicy, działające w tej dziedzinie transportu, mogą bowiem spotkać się z ograniczeniem możliwości wykonywania przewozów do kraju Unii. Istnieje również potrzeba unowocześnienia i podwyższenia standardu technicznego przynajmniej części taboru samochodowego między innymi w celu zapewnienia warunków niezbędnych do wprowadzenia i szerokiego wykorzystywania nowoczesnych technologii załadunku i wyładunku oraz rozwoju transportu kombinowanego. Realizacja tych przedsięwzięć w nadchodzących latach, podobnie jak dotychczas, będzie możliwa przede

¹⁰ Zo. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów. Dz. U., 1996, nr 155, poz. 772.

wszystkim poprzez import odpowiedniego taboru z państw zachodnioeuropejskich. W najbliższej przyszłości przemysł krajowy nie będzie bowiem w stanie podjąć w wystarczającym zakresie produkcji taboru samochodowego o wymaganych wysokich parametrach. Stopniowa realizacja omawianych przedsięwzięć leży w granicach możliwości finansowych i zdolności kredytowych polskich przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy samochodowe.

4. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Przedstawiany już piętnastoletni program modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej państw UE dotyczy także rozbudowy i poprawy podstawowych parametrów nawigacyjnych zachodnioeuropejskich dróg wodnych oraz unowocześnienia floty śródlądowej. Zakłada on osiągnięcie znacznego wzrostu przewozów drogami wodnymi oraz zwiększenie znaczenia tej dziedziny transportu, która w niektórych krajach Unii /Holandia, Niemcy/ już obecnie odgrywa ważną rolę w przemieszczaniu ładunków. Pełne oddanie do eksploatacji w 1993 r. drogi wodnej Ren- Men- Dunaj, jako pierwszej nowoczesnej transkontynentalnej trasy żeglugowej łączącej Morze Północne z Morzem Czarnym, stanowi istotny krok w zakresie tworzenia zintegrowanego systemu europejskich wodnych dróg śródlądowych.

Przedsięwzięcia państw Unii, związane z rozbudową i modernizacją najważniejszych zachodnioeuropejskich połączeń żeglugi śródlądowej, odpowiadają postanowieniom Europejskiej Umowy o Głównych Drogach Śródlądowych o Międzynarodowym Znaczeniu /AGN/ z 1996 r.¹¹, opracowanej przez EKG ONZ. Jej celem jest usprawnienie, przyspieszenie rozwoju oraz zwiększenie udziału omawianej dziedziny transportu w przewozach międzynarodowych pomiędzy państwami europejskimi. Według umowy AGN, główne międzynarodowe wodne drogi śródlądowe w Europie powinny posiadać wysokie parametry nawigacyjne oraz być dostępne dla statków rzecznych o ładowności co najmniej 1000 ton. Można się spodziewać, iż postanowienia tej umowy zostaną przyjęte przez państwa UE jako podstawa do określania wymagań, jakim powinny odpowiadać najważniejsze połączenia żeglugi śródlądowej na obszarze Unii, zwłaszcza że połączenia te już obecnie

¹¹ Zob. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance /AGN/. Dok. ECE /TRANS/ 120. Do końca 1997 r. umowa AGN nie weszła w życie.

przeważnie spełniają podstawowe ustalenia dotyczące dróg wodnych AGN.

Polska formalnie posiada prawie 4000 km rzek i kanałów, które mogą być wykorzystywane jako drogi wodne. Jednakże znaczenie, jakie żegluga śródlądowa odgrywa w polskim systemie transportowym, jest niewielkie. W znaczącym zakresie odbywa się ona tylko na Odrze i Kanale Gliwickim, Noteci i Kanale Bydgoskim oraz na dolnej Wiśle i dolnej Warcie. Łączna długość wymienionych tras żeglugowych wynosi około 1300 km. Prawie na całej długości reprezentują one niskie parametry nawigacyjne oraz znajdują się w złym stanie technicznym. Według klasyfikacji EKG ONZ, odpowiadają one przeważnie II lub II klasie dróg wodnych umożliwiających eksploatację statków rzecznych o ładowności kilkuset ton. W Polsce nie ma natomiast tras IV klasy, przeznaczonych dla statków o ładowności od 1000 do 1500 ton, odgrywających główną rolę w zachodnioeuropejskim systemie żeglugi śródlądowej. Oznacza to, że pośród polskich wodnych dróg śródlądowych brak jest takich, które już obecnie odpowiadałyby wymaganiom umowy AGN.

W najbliższych latach Polska zamierza ratyfikować umowę AGN. Z tego względu oraz w związku z dążeniem do pełnej integracji z UE w interesie Polski leży także przyśpieszenie prac związanych z modernizacją najważniejszych dróg wodnych i portów śródlądowych. Spośród polskich połączeń żeglugi śródlądowej umowa AGN początkowo będzie obejmować tylko Odrę od Kędzierzyna – Koźła do Szczecina /E30/ wraz z Kanałem Gliwickim /E30-01/ oraz Wartę od Kostrzyna do Santoka, Noteć od Santoka do Nakła i Kanał Bydgoski/E70/. Trasy te posiadają połączenia z zachodnioeuropejskim systemem wodnych dróg śródlądowych poprzez dwa kanały łączące Odrę ze Szprewą i Hawelą. Wspomniane przedsięwzięcie modernizacyjne oraz związane z nimi niezbędne nakłady w najbliższym czasie powinny zatem dotyczyć przede wszystkim wymienionych dróg wodnych. Następnie prace te winny być stopniowo rozszerzane również na inne polskie połączenia żeglugi śródlądowej.

Z treści umowy AGN wynika bowiem, iż w przyszłości będzie ona obejmować także Wisłę od Warszawy do Gdańska, Narew od Serocka do Modlina oraz Bug od Terespoli i Brześcia do Serocka, a ponadto połączenie dolnej Wisły poprzez Nogat i Zalew Wiślany z Kaliningradem. Trasa łącząca Kostrzyn z Brześciem, poprzez Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Brodę, Wisłę, Narew i Bug, powinna stać się z czasem między innymi częścią tranzytowej wodnej drogi śródlądowej Zachód – Wschód. Po realizowaniu niezbędnych inwestycji modernizacyjnych ma ona w przyszłości zapewnić połączenie zachodnioeuropejskiego systemu żeglugi

śródlądowej z Kanałem Dniepr – Bug i innymi drogami wodnymi Białorusi, Ukrainy i Rosji.

Przedsięwzięcie związane z modernizacją polskiej żeglugi śródlądowej powinny dotyczyć także taboru wykorzystywanego w tej dziedzinie transportu. Wynika to między innymi z faktu, iż w latach osiemdziesiątych państwa EWG przyjęły regulacje prawne określające wymagania, jakim powinny odpowiadać jednostki floty śródlądowej eksploatowane w przewozach pasażerskich i towarowych na obszarze Wspólnoty.¹² Polskie statki śródlądowe są przeważnie przestarzałe i mocno wyeksploatowane, w związku z czym parametry techniczne tylko niektórych jednostek odpowiadają tym wymaganiom. W pozostałych przypadkach ewentualnie zastrzeżenia mogą dotyczyć konstrukcji kadłubów i ładowni., zbyt małej mocy silnikowej, a ponadto braku dostatecznych urządzeń łącznościowych oraz odpowiedniego wyposażenia zapewniającego łatwe korzystanie z instalacji ładowych. Polskie statki śródlądowe nie są poza tym przystosowane do przewozu ładunków wymagających podwyższonego standardu obsługi.

Wspomniane dwa kanały, Odra – Szprewa oraz Odra – Hawela, zapewniające krajowym drogom wodnym połączenia z trasami zachodnioeuropejskiej żeglugi śródlądowej, umożliwiają polskiemu przewoźnikowi, działającemu w tej dziedzinie transportu, wykonywanie zagranicznych przewozów towarowych. Korzystając z tych połączeń, polskie statki śródlądowe uczestniczą w przewozach międzynarodowych przede wszystkim do Niemiec i Holandii. W 1994 r. państwa UE zaakceptowały program gruntownej modernizacji najważniejszych dróg wodnych na obszarze wschodnich Niemiec, w tym kanałów: Odra – Hawela i Hawela – Łaba.¹³ Realizacja tego programu ma służyć między innymi zapewnieniu możliwości korzystania z tych kanałów przez statki żeglugi śródlądowej o ładowności 1500 ton. Ponadto jego celem jest stworzenie warunków niezbędnych do znacznego zwiększenia przewozów towarowych drogą wodną pomiędzy Berlinem a portem morskim w Szczecinie.

Jak się wydaje, przedsięwzięcia te stwarzają także szanse na szybszą realizację przez Polskę postanowień umowy AGN oraz włączenie polskich tras żeglugowych do sieci wodnych dróg śródlądowych Europy Zachodniej. Świadczą one bowiem o wzroście zainteresowania Niemiec i innych krajów zachodnioeuropejskich uzyskaniem odpowiedniego dostępu

¹² Zob. Council Directive of 4 October 1982 laying down technical requirements for inland waterway vessels. Dok. 82/714/EEC.

¹³ Por. Transeuropäische Netze, ..., s. 194.

do polskich dróg wodnych. Wymagać to będzie przeprowadzenia najpierw kosztownej modernizacji polskich tras żeglugowych oraz portów śródlądowych. Wobec bardzo ograniczonych możliwości finansowych państwa i przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej, realizacja tych inwestycji w najbliższych latach zależeć będzie głównie od napływu do Polski wystarczających środków zagranicznych. Szanse na uzyskanie takiej pomocy uzależnione będą przede wszystkim od dalszego wzrostu poziomu zainteresowania krajów zachodnioeuropejskich, a zwłaszcza Niemiec, uzyskaniem korzystnego dostępu do zmodernizowanych polskich wodnych dróg śródlądowych.

5. TRANSPORT LOTNICZY

Przepisy dotyczące rozwoju, bezpieczeństwa i sprawności międzynarodowego transportu lotniczego opracowuje Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzona w 1947 r. zgodnie z postanowieniem Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z 1944 r.¹⁴ wraz z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami. Normy, wymagania i standardy techniczne, jakim powinna odpowiadać infrastruktura tej dziedziny transportu, określają przepisy zawarte w aktualnym wydaniu Załącznika 14 do Konwencji, uchwalonym przez Radę ICAO w 1995 r.¹⁵ Przepisy te mają zastosowanie między innymi w państwach UE i w Polsce. W krajach Unii stanowią one podstawę do określenia wymagań, jakim powinna odpowiadać infrastruktura transportu lotniczego. Polskie regulacje prawne odnośnie infrastruktury lotnisk komunikacyjnych z reguły także pokrywają się z ustaleniami ICAO. Dotyczy to zarówno norm określających wymiary pasów startowych i pola wzlotów jak i systemu oznakowania lotnisk. Wymaganiom ICAO odpowiadają również polskie regulacje dotyczące wyposażenia oraz otoczenia lotnisk komunikacyjnych. Natomiast dalszej rozbudowy i modernizacji wymaga jeszcze system kontroli ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

Polska pod względem rozwoju sieci lotnisk komunikacyjnych znacznie ustępuje większości krajów zachodnioeuropejskich. Dotyczy to zarówno ogólnej liczby lotnisk i ich lokalizacji jak i standardu obsługi

¹⁴ Tekst konwencji – zob. Dz. U., 1959, nr 35, poz. 212, Załącznik.

¹⁵ Zob. International Standards and Recommended Practices, Aerodromes. Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I – Aerodrome Design and Operations, Volume II – Heliports, First Edition. ICAO, Montreal, July 1995.

samolotów oraz pasażerów i ładunków, oferowanego przez poszczególne porty lotnicze. W Polsce transport lotniczy korzysta regularnie z 11 lotnisk, 4 cywilnych i 7 wojskowych, które są dopuszczone także do obsługi ruchu międzynarodowego. Poza portami Warszawa – Okęcie i Gdańsk – Rębiechowo, dotychczas zostały przystosowane one do przyjmowania i obsługi tylko małych i średnich samolotów komunikacyjnych. Jest to związane z niedostateczną długością i wytrzymałością dróg startowych oraz niewielką przepustowością dworców lotniczych. Tylko 7 polskich portów lotniczych posiada odpowiednie urządzenia techniczne /ILS/ umożliwiające przyjmowanie samolotów w trudnych warunkach atmosferycznych. W większości krajów UE lotniska komunikacyjne dopuszczone do obsługi ruchu międzynarodowego są z reguły wyposażone w takie urządzenia.

W związku z dążeniem do pełnej integracji z UE oraz spodziewanym dalszym rozwojem współpracy z zagranicą, Polska w nadchodzących latach staje wobec konieczności przyspieszenia rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu lotniczego. Pilnym zadaniem jest między innymi dokończenie inwestycji związanych z rozbudową i gruntownym unowocześnieniem systemu kontroli ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej. Jak się wydaje, można liczyć na pomyślną finalizację tych przedsięwzięć, albowiem prowadzone od kilku lat prace w omawianym zakresie, dotyczące przede wszystkim instalowania i wprowadzania do użytku niezbędnych nowoczesnych urządzeń radarowych, są już mocno zaawansowane. Znacznie trudniejszym zadaniem będzie zapewnienie wystarczającej przepustowości polskich lotnisk komunikacyjnych, niezbędnej do zapewnienia obsługi spodziewanego w nadchodzących latach szybkiego wzrostu międzynarodowych przewozów pasażerskich. Dotyczy to przede wszystkim centralnego portu lotniczego Warszawa – Okęcie. Nowy dworzec w tym lotnisku, który został oddany do użytku w 1992 r., jest w stanie przyjmować 5 mln. pasażerów rocznie, ale jak wskazują prognozy, w 2000 r. potrzeby mogą okazać się już wyższe. Ewentualna rozbudowa obecnego dworca zwiększy jego przepustowość do 10 mln. pasażerów rocznie, ale w 2010 r. spodziewane przewozy lotnicze mogą znacznie przekroczyć ten poziom. Sytuacja ta wydaje się świadczyć o tym, że iż w najbliższych latach konieczne stanie się podjęcie decyzji w sprawie lokalizacji i budowy nowego centralnego międzynarodowego portu lotniczego. Bez nowoczesnego portu lotniczego, zdolnego do zapewnienia sprawnej obsługi przynajmniej kilkunastu milionów pasażerów rocznie, a także znacznych ilości ładunków, Polska nie będzie bowiem w stanie

osiągnąć między innymi odpowiedniego udziału w rozwoju międzynarodowej współpracy i integracji ekonomicznej.

Podstawowe problemy polskiego transportu powietrznego dotyczą również niezbędnego taboru lotniczego. Najważniejsze parametry techniczne oraz inne wymagania mające zastosowanie w odniesieniu do samolotów komunikacyjnych, wykorzystywanych w omawianej dziedzinie transportu, określają aktualne wydania załączników – 6, 8 i 16 – do wspomnianej już Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, opracowane przez Radę ICAO.¹⁶ Istotne uzupełnienie tych norm stanowią regulacje zawarte w europejskich przepisach JAR – 25, które dotyczą dużych samolotów komunikacyjnych.¹⁷ Na podstawie wymienionych przepisów międzynarodowych wydawane są świadectwa o zdolności samolotów komunikacyjnych do lotu. Omawiane regulacje prawne obowiązują między innymi w państwach UE i w Polsce.

Państwa UE w większości należą do krajów posiadających najlepiej wyposażony w nowoczesne samoloty i najlepiej rozwinięty transport lotniczy. W ostatnich latach nastąpił znaczący postęp, jeśli chodzi o zmniejszenie dystansu dzielącego w tym zakresie Polskę od państw Unii. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze LOT /PLL LOT/, będące głównym polskim przewoźnikiem w omawianej dziedzinie transportu, stopniowo wycofało z eksploatacji tabor lotniczy produkcji radzieckiej, budowany na podstawie projektów i przepisów odbiegających od regulacji zawartych w normach międzynarodowych. Zastrzeżenia dotyczące tych samolotów wiązały się również z wysokim zużyciem paliwa i nadmiernym hałasem emitowanym przez pracujące silniki. W miejsce wycofanego taboru przedsiębiorstwo PLL LOT wprowadziło do eksploatacji przede wszystkim kilkanaście nowoczesnych maszyn typu Boeing 767 lub 737. Samoloty te spełniają wszystkie wymagania zawarte w przepisach ICAO, a ponadto są one przystosowane do przewozu

¹⁶ Zob. International Standards and Recommended Practices, Operations of Aircraft. Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Fifth Edition of Part I, Fourth Edition of Part II, Second Edition of Part III. ICAO, Montreal, July 1995; International Standards, Airworthiness of Aircraft. Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation. Eighth Edition. ICAO, Montreal, July 1988; International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection. Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I – Aircraft Noise, Second Edition, ICAO, Montreal 1993.

¹⁷ Zob. Joint Airworthiness Requirements, JAR – 25, Large Aeroplanes, Change 14, Airworthiness Authorities Steering Committee Cheltenham 1994.

znormalizowanych jednostek ładunkowych zgodnie z ustaleniami Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego /IATA/.

W najbliższych latach przedsiębiorstwo PLL LOT będzie musiało kontynuować zakupy nowoczesnych samolotów produkcji zachodniej, odpowiadających w pełni wymaganiom ICAO, oraz rozszerzać współpracę z przewoźnikami lotniczymi państw zachodnioeuropejskich i północnoamerykańskich. Szczególne znaczenie tych przedsięwzięć jest związane przede wszystkim z koniecznością zapewnienia sprawnej obsługi zwiększającego się lotniczego ruchu pasażerskiego pomiędzy Polską a zagranicą oraz potrzebą sprostania przez przedsiębiorstwo PLL LOT wzrastającej konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów lotniczych. Rozwój współpracy gospodarczej z zagranicą wymaga ponadto zapewnienia głównemu polskiemu przewoźnikowi, działającemu w omawianej dziedzinie transportu, odpowiednich możliwości wykonania znormalizowanych lotniczych przewozów towarowych, których znaczenie między innymi w państwach UE systematycznie wzrasta. Niezbędne zakupy nowoczesnych samolotów wymagać będą znacznych środków finansowych. Możliwe powinno okazać się jednak ich uzyskanie przez przedsiębiorstwo PLL LOT w formie kredytów długoterminowych na dogodnych warunkach, a także poprzez ewentualne pozyskanie i bezpośrednio zaangażowanie kapitału prywatnego.

6. TRANSPORT MORSKI

Jak dotąd państwa UE nie zdołały wypracować wspólnych norm technicznych dotyczących poszczególnych elementów infrastruktury portów morskich na obszarze Unii. Jest to związane z występowaniem w tej dziedzinie wyraźnych sprzeczności interesów pomiędzy tymi państwami, będącej wynikiem ostrej konkurencji na zachodnioeuropejskim rynku portowych usług przeładunkowych. Obowiązujące wspólne przepisy, które mają zastosowanie w portach morskich krajów UE, regulują tylko sprawy dotyczące bezpieczeństwa ruchu i obsługi statków oraz ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami. Jednakże również te przepisy nie są w pełni rezultatem wspólnej polityki tych krajów, lecz przede wszystkim wynikają z postanowień Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu /SOLAS/ z 1974 r.¹⁸ wraz z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami oraz Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki /MARPOL/ z 1973 r.¹⁹ wraz z

¹⁸ Tekst konwencji – zob. Dz.U., 1984, nr 61, poz. 318, Załącznik.

¹⁹ Tekst konwencji – zob. Dz.U., 1987, nr 17, poz. 101, Załącznik.

późniejszymi uzupełnieniami i zmianami, które to konwencje obowiązują między innymi w państwach UE i w Polsce. W karajach Unii realizowane są natomiast wspólne programy badawczo – rozwojowe /MAST, EURET/ dotyczące również elementów infrastruktury portowej, a zwłaszcza rozwoju nowoczesnej inżynierii nadbrzeżnej oraz optymalnej gospodarki portowej. Ponadto szybko postępuje proces przystosowania portów zachodnioeuropejskich do nowoczesnych systemów załadunku i wyładunku statków /konteneryzacja, paletyzacja/. Działania te prowadzone są z uwzględnieniem przepisów Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej /ISO/.

Polskie porty morskie przeważnie znacznie ustępują portom krajów zachodnioeuropejskich zarówno pod względem wyposażenia jak i oferowania standardu obsługi statków i ładunków. Ponadto dotychczas nie zostały one w pełni przystosowane do spełnienia wymagań międzynarodowych dotyczących ochrony środowiska morskiego w rejonach portowych, mimo że Polska ratyfikowała konwencję MARPOL, a także Konwencję o Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r.²⁰ Porty polskie tylko w niewielkim zakresie są przygotowane do przyjmowania statków i ładunków wymagających szerokiego stosowania nowoczesnych systemów wszechstronnej obsługi. Dominują w nich przestarzałe urządzenia uniemożliwiające osiągnięcie wysokiego standardu usług przeładunkowych. Większość wyposażenia i nabrzeży służy do obsługi ładunków masowych. W ostatnich latach proces rozbudowy i modernizacji potencjału przeładunkowego polskich portów morskich przebiegał wolno i przeważnie w niewłaściwym kierunku. Kontynuowane były przedsięwzięcia związane z obsługą ładunków nie wymagających wysokiego standardu usług przeładunkowych. Natomiast najbardziej potrzebne inwestycje portowe, zwiększające możliwości przyjmowania statków i ładunków wymagających szerokiego stosowania nowoczesnych systemów wszechstronnej obsługi, były realizowane w niewystarczającym zakresie.

Podstawowe normy, parametry techniczne i inne wymagania, jakim powinny odpowiadać statki morskie i ich wyposażenie, określają instytucje klasyfikacyjne oraz odpowiednie umowy międzynarodowe.

²⁰ Tekst konwencji – zob. „International Legal Materials”, 1974, nr 3, s. 546-585. W 1992 r. została zawarta w Helsinkach przez wszystkie państwa nadbałtyckie i EWG nowa Konwencja o Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego, która do końca 1997 r. nie weszła w życie. Z chwilą wejścia w życie zastąpi ona konwencję z 1974 r. Zob. Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992. Helsinki, 9 April 1992.

Najważniejsze znaczenie w tym zakresie ma działalność normalizacyjna Międzynarodowego Zrzeszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS), do którego należą między innymi instytucje klasyfikacyjne państw UE i Polski.²¹ Ważną rolę w omawianej dziedzinie pełni także Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), która opracowała cztery najważniejsze umowy międzynarodowe określające podstawowe wymagania, jakim powinny odpowiadać statki morskie i ich wyposażenie. Oprócz wspomnianych już konwencji SOLAS i MARPOL należy do nich Konwencja o Zapobieganiu Zderzeniom Statków (COLREG) z 1972 r.²² wraz z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami oraz Konwencja o Liniach Ładunkowych (LL) z 1966 r.²³ wraz z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami. Stronami tych umów międzynarodowych są między innymi państwa UE i Polska.²⁴ Statki morskie eksploatowane przez polskich armatorów, a także budowane w polskich stoczniach, w pełni odpowiadają wymaganiom wynikającym z obowiązujących przepisów międzynarodowych. Ich przestrzeganie jest nadzorowane między innymi przez krajową instytucję klasyfikacyjną – Polski Rejestr Statków (PRS).

Polska morska flota handlowa znacznie ustępuje flotom większości krajów UE zarówno pod względem liczebności, nowoczesności oraz poziomu specjalizacji jak i stopnia zużycia. Obecnie składa się ona z ponad 160 statków morskich o łącznej nośności około 3,4 mln ton.²⁵ Zdecydowaną większość stanowią nadal masowce i konwencjonalne drobnicowce, nie nadające się do przewozu ładunków wymagających wysokiego standardu obsługi. Natomiast nowoczesne statki specjalistyczne najbardziej odpowiadające obecnym potrzebom międzynarodowego rynku przewozowego, jak kontenerowce, semikontenerowce oraz jednostki ro-roicon-ro, stanowią tylko około 20% stanu liczebnego floty. Zaawansowany jest proces starzenia się polskiej floty handlowej, o czym świadczy fakt, iż przeciętny wiek statków sięga 15 lat. W związku z tym

²¹ W ramach UE Niemcy, Wielka Brytania, Francja i Włochy powołały dodatkowo Europejskie Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (EURACS), którego cele są zbieżne z celami IACS. Jego działalność ma służyć szybszemu wprowadzaniu w krajach Unii jednolitych podstawowych norm i standardów międzynarodowych dotyczących wyposażenia statków.

²² Tekst konwencji – zob. Dz. U., 1977, nr 15, poz. 61, Załącznik.

²³ Tekst konwencji – zob. Dz. U., 1969, nr 33, poz. 282, Załącznik.

²⁴ W 1982 r. zachodnioeuropejskie państwa nadmorskie, należące obecnie do UE, oraz Norwegia zawarły porozumienie (MUO) w sprawie kontroli statków, zawijających do ich portów, głównie w zakresie przestrzegania postanowień konwencji SOLAS, MARPOL, COLREG i LL.

²⁵ Dane resortu transportu i gospodarki morskiej 1997 r.

daleki od zadowalającego jest także jej stan techniczny. Przeciętny poziom zużycia statków eksploatowanych przez polskich armatorów wynosi ponad 50 %.

W związku z dążeniem do pełnej integracji z UE i spodziewanym dalszym szybkim rozwojem współpracy gospodarczej Polski z zagranicą konieczne staje się przeprowadzenie w najbliższych latach modernizacji polskich portów morskich oraz odmłodzenie i unowocześnienie floty handlowej. Niezbędne jest zwłaszcza przyspieszenie odpowiedniej rozbudowy potencjału przeładunkowego głównych portów oraz poprawa ich atrakcyjności i konkurencyjności. Wymaga to definitywnej zmiany kierunku inwestycji portowych związanych do niedawna przeważnie z obsługą ładunków masowych. Wyjątek stanowią zdolności przeładunkowe ropy naftowej, których znaczne zwiększenie jest niezbędne w związku ze spodziewaną w nadchodzących latach zmianą obecnego głównego miejsca jej zakupu (Rosja) i wynikającą z tego koniecznością importu oraz transportu ropy przede wszystkim drogą morską. Poza tym środki powinny być kierowane głównie na realizację a inwestycji służących zwiększeniu możliwości przyjmowania przez porty polskie statków i ładunków wymagających wysokiego standardu podstawowych usług portowych a zwłaszcza szerokiego stosowania nowoczesnych systemów przeładunkowych. Niezbędne jest także należyte wyposażenie portów w urządzenia w potrzebne do zapewnienia ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem przez statki zgodnie ze wszystkimi wymaganiami wynikającymi z odpowiednich umów międzynarodowych.

W najbliższych latach statki eksploatowane przez polskich armatorów w większości powinny zostać zastąpione przez nowe jednostki. Istnieje zwłaszcza potrzeba zwiększenia liczby statków specjalistycznych zdolnych do przyjmowania ładunków wymagających wysokiego standardu obsługi. Powinno to nastąpić między innymi poprzez ograniczenie liczby masowców oraz konwencjonalnych drobnicowców, których usługi transportowe w nadchodzących latach w coraz mniejszym stopniu będą odpowiadać potrzebom zarówno polskiego handlu zagranicznego jak i międzynarodowego rynku usług przewozowych. Przeprowadzenie stopniowej modernizacji floty handlowej leży w granicach możliwości finansowych i zdolności kredytowych polskich armatorów. W przypadku przedsięwzięć dotyczących ochrony środowiska morskiego w rejonach portowych istnieją realne szanse na uzyskanie znaczącej pomocy zagranicznej, zwłaszcza ze strony nadbałtyckich państw UE, między innymi poprzez ekokonwersję części polskiego zadłużenia w tych krajach. Natomiast niezbędne inwestycje, związane przede wszystkim z rozbudową i modernizacją potencjału przeładunkowego polskich portów morskich

wymagać będą możliwych do stopniowego zrealizowania nakładów z budżetu państwa.