

Joanna Brózda

Uniwersytet Szczeciński

NIWELOWANIE DYSPROPORCJI W ROZWOJU POLSKIEGO TRANSPORTU MORSKIEGO JAKO JEDEN ZE STRATEGICZNYCH CELÓW POLITYKI W WYMIARZE MEZOEKONOMICZNYM

1. Wstęp

Rozwój polskiego sektora transportu po 1989 r. napotykał wiele barier. Najważniejsze z nich to bardzo niski poziom zaangażowania środków publicznych w modernizację i rozwój infrastruktury transportowej oraz brak długofalowych wieloletnich planów gwarantujących stabilne finansowanie sektora transportu, oparte na ugruntowanej praktyce międzynarodowej¹. Wskutek tego struktura gałęziowa polskiego systemu transportowego znacznie odbiega od struktury występującej w wielu krajach Wspólnoty, w związku z czym polski transport stanowi barierę utrudniającą współpracę gospodarczą, a niska jakość usług transportowych negatywnie oddziałuje na efektywność funkcjonowania podmiotów z różnych dziedzin gospodarki². Szczególnie istotna w tym nurcie rozważań jest sytuacja kształtująca się obecnie w odniesieniu do polskiego transportu morskiego, zwłaszcza że Unia Europejska (UE) z różnych względów promuje rozwój intermodalnych łańcuchów transportowych (umożliwiających transport ładunków od producenta do konsumenta), których zasadniczym ogniwem jest właśnie transport morski.

¹ *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025 (projekt)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 15 marca 2005 r., s. 7 (maszynopis).

² Zob. W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzikowski, *Polityka transportowa*, UG, Gdańsk 2005, s. 125.

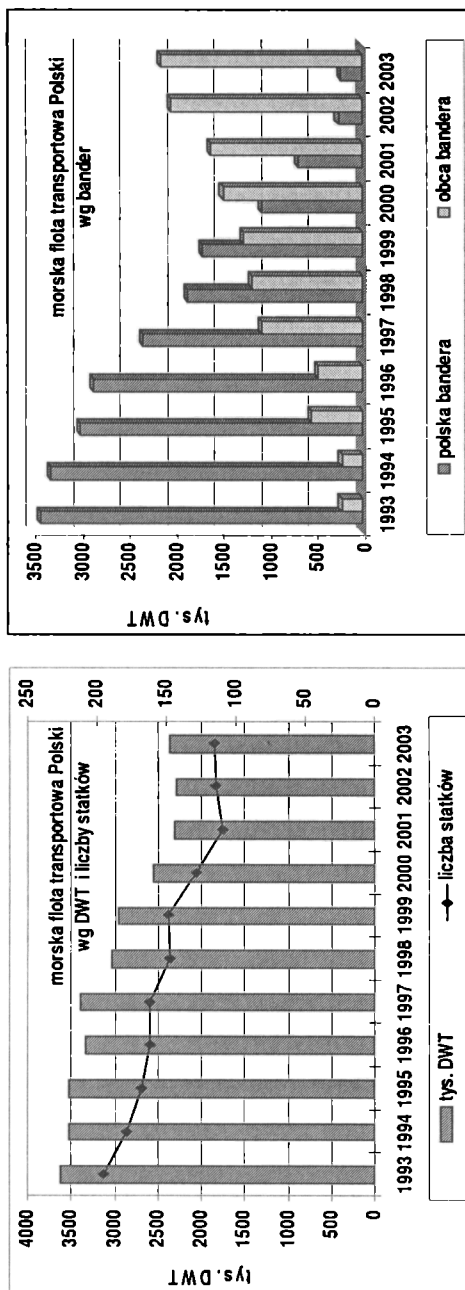
2. Transport morski w Polsce – diagnoza

W strukturze gałęziowej polskiego transportu od lat maleje znaczenie transportu morskiego w obsłudze polskiego handlu morskiego i tranzytu. Ładunki przewożone drogą morską w coraz większym stopniu przejmowane są przez transport drogowy (obecnie obsługuje on około 80% masy towarowej i wykonuje 51% pracy przewozowej w tonokilometrach). Za przyczynę tego stanu rzeczy uważa się niską konkurencyjność polskich łądowo-morskich łańcuchów transportowych, albowiem ze względu na wzrost roli wymiany międzynarodowej między Polską a krajami Unii Europejskiej (UE), zwłaszcza Niemcami, sprzyja ona intensywnemu rozwojowi przede wszystkim transportu samochodowego. O ile polski system transportowy można uznać za atrakcyjny w stosunku do tych, którymi dysponują inne kraje UE, pod względem średnich kosztów jednostkowych oraz przeciętnego czasu trwania przewozów w ujęciu *door to door*, o tyle czas operacji portowo-ładowych jest zdecydowanie zbyt długi i zbyt drogi. W ostatniej dekadzie zmieniła się też struktura geograficzna przewozów polską flotą transportową. Odnotowano systematyczne zwiększanie się liczby przewozów żegluga bliskiego zasięgu (65% przewozów ogółem), ale jednocześnie towarzyszył im spadek przewozów o zasięgu oceanicznym³.

Polski transport morski ma przestarzałą infrastrukturę, co niekorzystnie wpływa na poziom kosztów przewozów ładunków, a także na jakość oferowanych usług. Jest to charakterystyczny stan wszystkich gałęzi krajowego transportu. Cechą charakterystyczną transportu morskiego jest postępująca dekapitalizacja portów morskich (co obejmuje 40-70% ich majątku). Porównując ich pozycję konkurencyjną z portami Europy północno-zachodniej, można stwierdzić, że jest ona słabsza ze względu na oddalenie od głównych szlaków transoceanicznych. Wyrównanie tej rozbieżności, wynikającej z odmiennej lokalizacji geograficznej, oraz dalszy rozwój transportu morskiego wymagają poprawy infrastruktury dostępu do portów od strony zarówno lądu, jak i morza, a także modernizacji infrastruktury i spurastruktury portowej. Mimo iż w portach morskich rozpoczęto już procesy restrukturyzacji zmierzające do oddzielenia zarządzania infrastrukturą portową od zarządzania ich działalnością eksploatacyjną, nadal stan, w jakim się one znajdują, powoduje wydłużenie czasu trwania operacji, zwiększa koszty usług transportowych i ogranicza asortyment ładunków, które są one w stanie obsłużyć⁴.

³ Zob. *Sektorowy program operacyjny. Transport na lata 2004-2006*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2003, s. 8 (maszynopis); *Sektorowy program operacyjny Transport – gospodarka morska na lata 2004-2006 przyjęty przez KIE w dniu 14 lutego 2003 r.*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, luty 2003 r., s. 3-20 (maszynopis); M. Kubacka, *Analiza polskich przemysłów morskich pod kątem ich mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń wynikających z wejścia Polski do UE*, „Informacja Rynkowa Gospodarki Morskiej” 2004 nr 3, s. 37.

⁴ *Sektorowy program operacyjny Transport – gospodarka morska na lata 2004-2006...*, s. 12. Zob. *Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013 (projekt do konsultacji społecznych i środowiskowych)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 12 grudnia 2004 r., s. 5 (maszynopis); M. Kubacka, wyd. cyt., s. 38-40.



Rys. 1. Morska flota transportowa Polski (stan 31 grudnia w poszczególnych latach)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z roczników statystycznych gospodarki morskiej (GUS).

W Polsce nie ma też odpowiedniej infrastruktury promowanego przez UE transportu intermodalnego, tymczasem współczesne wymagania załadowców dotyczą wszystkich odcinków przewozu ładunków łącznie – pod względem czasu, terminowości, kosztu i bezpieczeństwa transportu oraz ochrony środowiska. W Polsce udział transportu kombinowanego obejmuje 0,9% przewożonych towarów (z czego 95% to przewozy skonteneryzowane), podczas gdy w UE waha się od 5 do 12%. Powodów tego stanu rzeczy jest wiele. Do ważniejszych zaliczyć można niewystarczającą bazę techniczną tego rodzaju przewozów, prowizoryczność wielu rozwiązań, niewystarczające na potrzeby sprawnego przeładunku wyposażenie terminali oraz stan taboru kontenerowego, nie zawsze odpowiadającego zapotrzebowaniu, wymagającego więc uzupełniania taborom konwencjonalnym⁵.

W latach 1993-2003 morska flota transportowa Polski pod względem nośności mierzonej w DWT zmalała o 35% – z 3627 tys. DWT w 1993 r. do 2360 tys. DWT w 2003 r. W 1993 r. tworzyło ją 195 statków, a w 2003 r. zaledwie 116 jednostek. Rokrocznie w polskiej flocie statków maleje też udział jednostek pod polską banderą. O ile w 1993 r. obejmował on 92% statków (3409 tys. DWT), o tyle w 2003 r. już tylko 17,2% (226 tys. DWT) (rys. 1).

Tonaż liniowy i trampowy w Polsce jest zużyty zarówno fizycznie, jak i moralnie. W 2003 r. średni wiek polskich statków wynosił 18,9 roku. Statki pływające pod polską banderą osiągnęły średni wiek 25,8 roku (dla porównania: w 2002 r. było to 23,7 roku, w 2001 r. – 19,3 roku), a statki pływające pod obcą banderą – 17,5 roku (w 2002 r. – 16,7 roku, w 2001 r. – 16,9 roku). Obecnie przeciętny wiek krajowej floty to 19 lat (pod koniec lat siedemdziesiątych – 9 lat)⁶.

Powyższe uwarunkowania osłabiają konkurencyjność krajowych przewoźników, a skutkiem tego jest brak wzrostu przewozów ładunków z wykorzystaniem polskiej floty transportowej. Ponadto niemal całkowite wyeksploatowanie floty żeglugi morskiej przy sporych kosztach jej odnowy oraz słabym stanie finansowym armatorów może wyeliminować z tego rynku wiele podmiotów o sporym znaczeniu gospodarczym⁷.

3. Polityka transportu morskiego Unii Europejskiej

Transport morski stanowi element gospodarki morskiej, będąc jednocześnie częścią systemu transportowego kraju, a polityka transportu morskiego w sposób

⁵ Zob. L. Nowakowski, *Niektóre problemy polityki żeglugowo-portowej Unii Europejskiej*, „Informacja Rynkowa Gospodarki Morskiej” 1999 nr 2, s. 24; W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzikowski, wyd. cyt., s. 143.

⁶ Zob. CTO, OSSiINT w Gdańsku, *Sytuacja głównych sektorów polskiej gospodarki morskiej w 2003 roku*, „Stocznie, Porty i Żegluga” 2004 nr 2, s. 9-11; CTO, OSSiINT w Gdańsku, *Aktualna sytuacja polskiej gospodarki morskiej*, „Stocznie, Porty i Żegluga” 2002 nr 2, s. 21-23.

⁷ Zob. *Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013...*, s. 6.

zintegrowany określa priorytetowe działania odnoszące się do floty transportowej i portów morskich. Są one o tyle istotne, iż transport morski jest stymulatorem rozwoju wielu dziedzin gospodarczych. W Unii Europejskiej, w grupie dawnych jej członków (UE 15), ponad 90% wymiany handlowej z krajami spoza Wspólnoty odbywa się z wykorzystaniem transportu morskiego. Natomiast w zakresie handlu wewnątrzunijnego ta sama grupa krajów transport morski wykorzystuje z udziałem 43%. Ponadto kraje członkowskie kontrolują ponad 30% światowej floty statków (mimo że aż 87% tych statków zarejestrowanych jest pod innymi banderami). Rola transportu morskiego wzrosła jeszcze bardziej po rozszerzeniu struktur unijnych o 10 nowych krajów (2004 r.), z których aż 7 ma wystarczająco rozwiniętą infrastrukturę transportową. Stąd też w odniesieniu do transportu morskiego priorytetem UE jest jego zrównoważony rozwój, któremu towarzyszyć powinien rozwój społeczny, gospodarczy i przestrzenny. Unia Europejska zamierza też stopniowo niwelować sprzeczność interesów swych krajów członkowskich i utworzyć wspólny rynek transportowy. Dostrzega także konieczność promowania transportu morskiego, szczególnie bliskiego zasięgu, i łączenia go z innymi gałęziami transportu w intermodalne łańcuchy transportowe. Towarzyszyć temu mają działania służące ochronie środowiska morskiego⁸.

Kluczową rolę w kształtowaniu unijnej polityki transportowej, w tym transportu morskiego, odgrywa Komisja Europejska (KE), gdyż tylko jej przysługuje inicjatywa legislacyjna. Pełni ona także funkcję strażnika zapisów traktatowych. Zbiór zaleceń KE, proponowanych przez nią priorytetów i działań w dziedzinie transportu do 2010 r. przedstawiono w dokumencie *Biała księga – Europejska polityka transportowa dla roku 2010: czas na decyzje*, opublikowanym w 2001 r. Ważniejsze z nich podkreślają konieczność: zrównoważenia gałęziowego rozwoju transportu i rozdzielania wzrostu popytu globalnego na transport od wzrostu makroekonomicznego (przy wzroście PKB w UE do 2010 r. o 43% zakłada się ograniczenie wzrostu przewozów towarowych do 38% i pasażerskich do 21%) przez promowanie transportu kolejowego i wodnego; wyeliminowania wąskich gardeł we wspólnotowej infrastrukturze transportowej i wprowadzenia „montażu finansowego” realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez stworzenie nowych źródeł finansowania (reasekuracja i wzajemne finansowanie prywatnych inwestorów, większe zaangażowanie budżetu Wspólnoty, doprecyzowanie zasad partnerstwa publiczno-prywatnego); zwrócenia większej uwagi na użytkowników transportu (uświadcianie o kosztach zewnętrznych, rozwój pasażerskich systemów multimodalnych, ustalenie karty praw i obowiązków użytkownika transportu, oferta atrakcyjniejszych

⁸ Zob. *Progress Towards a Common Transport Policy – Maritime Transport*, COM(85)final, komunikat Komisji UE i propozycje adresowane do Rady UE, Brussels 1985; L. Nowakowski, wyd. cyt., s. 22-24; L. Plewiński, *Ekspertyza dotycząca polskiego transportu morskiego*, Szczecin, 15 października 2004 r., s. 2-7 (maszynopis).

form transportu miejskiego); sprostania w transporcie europejskim wyzwaniom globalnym (wspólne stanowisko UE na forum międzynarodowych organizacji transportowych); wypracowania globalnych zasad dostępu do rynków lotniczych; kształtowania jednolitych zasad polityki państw w żegludze morskiej i rozwoju globalnych „sieci inteligentnych” – w ramach UE programu *Galileo*⁹.

W odniesieniu do europejskiego transportu morskiego za priorytety Unia Europejska uznaje utrzymanie strategicznej kontroli nad zdolnościami przewozowymi transportu europejskiego, niezbędnymi dla europejskiego eksportu i importu drogą morską, tranzytu i handlu między krajami członkowskimi UE, zagwarantowanie pełnego udziału transportu morskiego w osiąganiu przez europejski system transportowy bardziej zintegrowanego i spójnego charakteru, harmonizację i kojarzenie konkurencyjności i rentowności transportu morskiego z wymogami bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Zostały one ujęte w ramach strategii morskiej UE, mającej za zadanie m.in. poprawę konkurencyjności transportu morskiego. Uwzględniono w niej szereg służących temu instrumentów, w tym instrumenty podatkowe, obejmujące sferę zatrudnienia, repatriację marynarzy, pomoc inwestycyjną, regionalną, restrukturyzacyjną i związaną z prywatyzacją przedsiębiorstw transportu morskiego, nakłady na szkolenie specjalistyczne i doskonalenie zawodowe oraz na finansowanie badań i prac rozwojowych¹⁰.

Polska, jako kraj członkowski, powinna stosować się do powyższych zaleceń Komisji Europejskiej, zwłaszcza że – jak już wspomniano – między nią a krajami Wspólnoty istnieją duże dysproporcje w rozwoju infrastruktury transportowej.

4. Niwelowanie dysproporcji w rozwoju polskiego transportu morskiego

Kierunki rozwoju polskiego transportu, uwzględniające z jednej strony stan, w jakim się on znajduje, z drugiej zaś wytyczne UE, zostały wyznaczone w wielu dokumentach rządowych¹¹. Sprawy gospodarki morskiej uzyskały obecnie trwałą po-

⁹ Zob. *Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013*, s. 9-10; *White Paper, European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, COM(2001)370.final, Brussels 12.09.2001 r., s. 23 (maszynopis); *Sektorowy Program Operacyjny Transport – Gospodarka Morska na lata 2004-2006...*, s. 29-30.

¹⁰ A. Gdula, *Wyzwania dla polskiego transportu morskiego w warunkach integracji europejskiej*, [w:] *Gospodarka morska – jaka przyszłość?*, Materiały konferencyjne, „Szczyt Gospodarki Morskiej”, Szczecin, 29-30 maja 2001 r., Szczecin-EXPO Centrum Kongresowe Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu, Szczecin 2001, s. 24. Zob. L. Plewiński, wyd. cyt., s. 7-8.

¹¹ Po rozpoczęciu w Polsce transformacji gospodarczej określenie kierunków, narzędzi oraz metod realizacji polityki transportowej, zgodnie z ustawą z 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu ministra transportu i gospodarki morskiej, leżało w gestii wymienionego urzędu. W 1995 r., po okresie przygotowań, ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (MTiGM) przygotowało na podstawie

zycję w: *Strategii gospodarczej rządu SLD-UP-PSL Przedsiębiorczość-rozwoj-praca* (RM, 29.01.2002 r.), *Sektorowym programie operacyjnym Transport – gospodarka morską na lata 2004-2006*, realizowanym w ramach *Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006* (RM, 14.01.2003 r.) oraz *Strategii rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze* (MI, 01.08.2003 r.).

Priorytety i cele polityki gospodarczej Rządu w zakresie infrastruktury i żeglugi morskiej przedstawiono w styczniu 2002 r. w załączniku do *Strategii gospodarczej rządu SLD-UP-PSL Przedsiębiorczość-rozwoj-praca*, zatytułowanym *Infrastruktura – klucz do rozwoju*. Podstawowe z nich obejmują: podniesienie konkurencyjności portów morskich na rynku międzynarodowym, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa żeglugi w polskich obszarach morskich i na torach wodnych prowadzących do portów, eliminowanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zbudowanie systemu zabezpieczenia przeciwpożarowego terenów nadmorskich, przełamanie regresu krajowej żeglugi morskiej i stworzenie warunków do jej odbudowy, przedłużenie lądowej infrastruktury transportowej o trasy morskie, kontynuację zasadniczych zmian w strukturze i wielkości obrotów polskich portów morskich, ograniczenie przeładunków towarów masowych oraz dynamiczny wzrost obrotów kontenerowych i drobnicy, rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, priorytetowego kierunku polityki żeglugowej Unii Europejskiej, a także aktywizację małych portów i przystani morskich, jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości. Osiągnięcie tych celów powinno spowodować wzrost udziału polskiej floty morskiej w obrotach krajowego handlu zagranicznego, poprawić konkurencyjność przedsiębiorstw armatorskich oraz umożliwić włączenie się żeglugi morskiej w kształtowanie lądowo-morskich łańcuchów transportowych¹².

założeń *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz przestrzennego zagospodarowania kraju* dokument *Polityka transportowa – program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie* (zob. W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydykowski, wyd. cyt., s. 379 i nast.). Kilka lat później – w 1999 r. – został on zaktualizowany i rozwinięty w *Założeniach polityki transportowej państwa na lata 2000-2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju* (1999 r.). W MTiGM powstał też dokument wewnętrzny *Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015* (1998 r.), a rok później opracowano *Założenia polityki transportowej państwa na lata 2000-2015 dla realizacji zrównoważonego rozwoju kraju* (1999 r.), rozwinięte następnie w dokumencie *Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*, przyjętym przez Radę Ministrów w 2001 r. Zaktualizowano i dopracowano w nim zasady przedstawione wcześniej w *Polityce transportowej – program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie* oraz w *Planie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015*. Równolegle Instytut na rzecz Ekorozwoju przygotował też *Alternatywną politykę transportową w Polsce według zasad ekorozwoju* (1999 r.).

¹² *Infrastruktura – klucz do rozwoju*, aneks do *Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006* nr 3, Rada Ministrów, Warszawa, styczeń 2002 r., s. 26-35 (maszynopis).

Rok później (w styczniu 2003 r.) Rada Ministrów przyjęła dokument *Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006*¹³. Osią, na której opiera się w jego ramach polska polityka transportowa, jest oś trzecia, realizowana z wykorzystaniem programów i projektów finansowanych w ramach Podstaw wsparcia wspólnoty (PWW), uzgodnionych z Komisją Europejską (*Sektorowy program operacyjny: Transport – gospodarka morska – SPO TGM*) przy udziale Funduszu Spójności (projekty obejmujące część transportową), a także programów krajowych (*Przedsiębiorczość–rozwój–praca*, a w jego ramach *Infrastruktura – klucz do rozwoju*)¹⁴.

Z punktu widzenia perspektyw rozwoju sektora transportu morskiego zasadniczym celem SPO TGM jest zrównoważony gałęziowo rozwój polskiego systemu transportowego i zwiększenie jego spójności. Założona w nim modernizacja i rozbudowa głównych linii kolejowych oraz sieci drogowej powinna poprawić dostęp do portów morskich, a modernizacja i rozwój infrastruktury portowej – ich konkurencyjność wobec pozostałych portów bałtyckich. Program uwzględnia też wspieranie rozwoju atrakcyjnej oferty przewozów kolejowych, morskich i multimodalnych poprzez budowę i/lub rozbudowę centrów logistycznych, terminali kontenerowych i promowych, dzięki którym powstaną łańcuchy transportowe łączące usługi przewozowe z przeładunkowymi i logistycznymi. Ograniczyć to powinno dynamiczny rozwój transportu drogowego na rzecz wcześniej wymienionych¹⁵.

Strategia rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze (MI, 1.08.2003 r.) również bierze pod uwagę konieczność rozwoju infrastruktury portów morskich i transportu intermodalnego. W odniesieniu do tej pierwszej

¹³ *Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006* określa kierunki rozwoju gospodarczego Polski w pierwszych latach po jej wejściu do struktur Wspólnoty, niezbędnego do stworzenia warunków sprzyjających długotrwałemu wzrostowi gospodarstwu oraz poprawy poziomu życia mieszkańców. Zamierzenia sformułowane w NPR nawiązują do tych, które wyznaczono we *Wstępnym Narodowym Planie Rozwoju na lata 2002-2003* wraz z jego późniejszym rozszerzeniem na 2003 rok (przyjętymi przez Komitet Integracji Europejskiej), strategii gospodarczej *Przedsiębiorczość–rozwój–praca*, strategiach długookresowych i średniookresowych przyjętych w latach 1999-2001, a także w postanowieniach *Traktatu oraz politykach działania Wspólnoty* (zgodnie z przepisami art. 12 rozporządzenia 1260/99/WE dotyczącego funduszy strukturalnych). Zob. *Narodowy Plan Rozwoju na lata 2004-2006. Podstawowe Informacje*, Departament Koordynacji i Monitorowania Pomocy Zagranicznej, s. 1 (maszynopis).

¹⁴ Zob. *Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006*. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2003 r., Warszawa, styczeń 2003 r., s. 63-90 (maszynopis).

¹⁵ Inwestycje niezbędne do realizacji SPO TGM będą finansowane przede wszystkim ze środków unijnych (w ramach *Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego* (EFRR) przeznaczono na nie 627,2 mln euro) i krajowych środków publicznych (265,1 mln euro). Docelowymi beneficjentami będą Urzędy Morskie (w Gdyni, Słupsku i Szczecinie) oraz zarządy portów (w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie-Świnoujściu). Równolegle przeznaczane będą na inwestycje w rozwój transportu środki z Funduszu Spójności (ogółem obejmują one 3733,3 mln euro, z czego 50% zostanie wykorzystanych na realizację projektów transportowych), które zapewnić mają ochronę środowiska. Zob. *Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006...*, s. 1-8 i 109-113; *Sektorowy program operacyjny Transport – gospodarka morska na lata 2004-2006...*, s. 18.

przewiduje się realizację działań, których celami będą: wzmocnienie do roku 2013 portów morskich, jako węzłów transportowych łączących transport lądowy z transportem morskim, wykształcenie nowych systemów i powiązań międzygałęziowych, zmierzających do rozwinięcia multimodalnego systemu transportowego, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa żeglugi morskiej, poprawa środowiska morskiego oraz zwiększenie konkurencyjności portów morskich poprzez poprawę infrastruktury portowej oraz dostępu do portów od strony morza i lądu. W wyniku tych działań powinny zostać stworzone odpowiednie warunki do usprawnienia funkcjonowania „autostrad morskich” łączących porty polskie z portami krajów bałtyckich. Celem działania w zakresie transportu multimodalnego jest usprawnienie systemu przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu poprzez budowę terminali transportu kombinowanego na bazie istniejącej infrastruktury kolejowej oraz dalszy ich rozwój do postaci centrów logistycznych. Realizacja tych zamierzeń pozwoli zwiększyć udział w przewozach jednostek ładunkowych, skrócić czas przewozu i obniżyć koszty funkcjonowania transportu. Umożliwi to lepszą integrację jego gałęzi poprzez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne¹⁶.

Kontynuacją tych projektów jest *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025* (MI, 15.03.2005 r.). Zadania szczegółowe, które z niej wynikają, zostaną ujęte w równolegle opracowywanej *Strategii rozwoju transportu na lata 2007-2013*¹⁷.

W projekcie *Polityki transportowej państwa na lata 2005-2025* celem strategicznym w odniesieniu do transportu morskiego stały się: powstrzymanie regresu tej gałęzi transportu oraz poprawa jakości usług transportowych oraz ich konkurencyjności, co ostatecznie powinno prowadzić do wzrostu udziału transportu morskiego w przewozach ogółem. Cel ten zostanie osiągnięty przez promowanie roz-

¹⁶ Podstawą realizacji niniejszej strategii w latach 2004-2006 są: *Strategia wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006*, *Sektorowy program operacyjny Transport na lata 2004-2006* oraz część transportowa *Zintegrowanego programu operacyjnego rozwoju regionalnego na lata 2004-2006*. Strategia ta będzie finansowana z takich źródeł, jak: środki publiczne, środki z planowanej opłaty paliwowej, środki Unii Europejskiej (fundusze: ISPA, spójności i strukturalne, kredyty EBI), kredyty innych międzynarodowych instytucji finansowych (MIF), a także z udziałem koncesjonariuszy. Przewiduje się utworzenie Krajowego Funduszu Drogowego, który przejmie rolę głównej instytucji finansującej budowę infrastruktury drogowej w Polsce. Środki Funduszu Spójności są skoncentrowane na projektach kolejowych i drogowych dotyczących transeuropejskich sieci transportu. Środki ERDF skierowane na realizację projektów ujętych w *Sektorowym programie operacyjnym Transport* przeznaczają się na inwestycje służące uzyskaniu bardziej zrównoważonego rozwoju systemu transportowego i bezpieczniejszej infrastruktury transportowej. *Strategia rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze. Uwarunkowania strategii rozwoju transportu*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 1.08.2003 r., <http://www.mi.gov.pl/uniaeuropa/wydruk/135.html>.

¹⁷ Zob. *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025 (projekt)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 15 marca 2005 r., s. 5 (maszynopis); Komunikat KERM, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, 4 listopada 1999 r., <http://www.kprm.gov.pl>.

woju transportu morskiego bliskiego zasięgu i żeglugi promowej w celu tworzenia lądowo-morskich intermodalnych łańcuchów transportowo-logistycznych, wspieranie odnowy tonażu floty poprzez metody fiskalne (np. podatek tonażowy zamiast podatku dochodowego), przyspieszenie procesów restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw armatorskich i zwiększenie atrakcyjności polskich portów stanowiących punkty początkowe paneuropejskich korytarzy transportowych północ–południe przechodzących przez terytorium Polski. Do kluczowych zadań, które należy zrealizować, zaliczono: unowocześnienie podstawowej sieci transportowej oraz zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych, zakończenie restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych oraz dokończenie procesu liberalizacji poszczególnych rynków transportowych, stworzenie systemu efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami w dziedzinie transportu i zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. W projekcie wzięto pod uwagę konieczność odnowy niemal całkowicie wyeksploatowanej floty morskiej i śródlądowej, rozwoju żeglugi śródlądowej i małych portów morskich, a także rozwoju transportu intermodalnego¹⁸.

W *Strategii rozwoju transportu na lata 2007-2013* (SRT 2007-2013), która służyć ma realizacji celów *Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013* oraz uwzględnić założenia *Polityki transportowej państwa na lata 2005-2025*, przedstawiono działania przygotowawcze, które powinny zostać zakończone do 2007 r., oraz cele rozwojowe sektora transportu na kolejne lata, aż do 2013 r. Zaliczono do nich wspieranie odnowy tonażu floty morskiej, zakończenie prac nad zapewnieniem sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do portów morskich, kontynuowanie prac nad poprawą infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza, zwiększenie przeładunków kontenerów i drobnicy, poprawę jakości usług portowych, wspieranie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości, a także podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego¹⁹.

Prace nad *Polityką transportową państwa na lata 2005-2025* oraz nad *Strategią rozwoju transportu na lata 2007-2013*, a także konsultacje społeczne i środowiskowe, nadal trwają.

5. Zakończenie

Z powyższych rozważań wynika, że polski transport morski jest sektorem obciążonym efektami wieloletniej, nieskoordynowanej i niekonsekwentnej polityki rozwoju. W świetle integracji Polski z Unią Europejską jego przyszłość w dużej mierze zależy od sprawnych i efektywnych działań państwa. Teoretycznie rzecz biorąc, zaległości w rozwoju polskiego transportu morskiego można zniwelować

¹⁸ *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025...*, s. 3-4 i 21.

¹⁹ *Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013...*, s. 37.

już w 2025 r. Stąd pozytywnym sygnałem dla tworzących go przedsiębiorstw jest to, że kluczowe problemy rozwoju tego sektora uwzględniono w wielu dokumentach i projektach rządowych. Warunkiem niezbędnym do ich rozwiązania jest z jednej strony zagwarantowanie odpowiednich środków na te cele w budżecie państwa, z drugiej zaś – sprawne i racjonalne gospodarowanie środkami unijnymi, zwłaszcza że w miarę upływu czasu będą one ograniczane.

Literatura

1. CTO, OSSiINT w Gdańsku, *Aktualna sytuacja polskiej gospodarki morskiej*, „Stocznie, Porty i Żegluga” 2002 nr 2.
2. CTO, OSSiINT w Gdańsku, *Sytuacja głównych sektorów polskiej gospodarki morskiej w 2003 roku*, „Stocznie, Porty i Żegluga” 2004 nr 2.
3. Gdula A., *Wyzwania dla polskiego transportu morskiego w warunkach integracji europejskiej*, [w:] *Gospodarka morską – jaka przyszłość?*, Materiały konferencyjne „Szczyt Gospodarki Morskiej”, Szczecin, 29-30 maja 2001 r., Szczecin-EXPO, Centrum Kongresowe Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu, Szczecin 2001.
4. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzikowski W., *Polityka transportowa*, UG, Gdańsk 2005.
5. *Infrastruktura – klucz do rozwoju*, aneks do *Narodowego Planu Rozwoju 2004-2006* nr 3, Rada Ministrów, Warszawa, styczeń 2002 r., <http://www.mi.gov.pl>.
6. *Komunikat KERM*, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, 4 listopada 1999 r., <http://www.kprm.gov.pl>.
7. Kubacka M., *Analiza polskich przemysłów morskich pod kątem ich mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń wynikających w wejścia Polski do UE*, „Informacja Rynkowa Gospodarki Morskiej” 2004 nr 3.
8. *Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006*. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2003 r., Warszawa, styczeń 2003 r., <http://www.lpk.uz.zgora.pl>.
9. *Narodowy Plan Rozwoju na lata 2004-2006. Podstawowe Informacje*, Departament Koordynacji i Monitorowania Pomocy Zagranicznej, <http://epicentre.ia.gliwice.pl>.
10. Nowakowski L., *Niektóre problemy polityki żeglugowo-portowej Unii Europejskiej*, „Informacja Rynkowa Gospodarki Morskiej” 1999 nr 2.
11. Plewiński L., *Ekspertyza dotycząca polskiego transportu morskiego*, Szczecin, 15 października 2004 r.
12. *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025* (projekt), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 15 marca 2005 r., <http://www.mi.gov.pl>.
13. *Progress Towards a Common Transport Policy – Maritime Transport*, COM(85)final, komunikat Komisji UE i propozycje adresowane do Rady UE, Brussels 1985.
14. *Sektorowy program operacyjny Transport – gospodarka morską na lata 2004-2006*, przyjęty przez KIE w dniu 14 lutego 2003 r., Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, luty 2003 r., <http://www.mi.gov.pl>.
15. *Sektorowy program operacyjny Transport na lata 2004-2006*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2003, <http://www.mi.gov.pl>.
16. *Sektorowy program operacyjny Transport na lata 2004-2006. Uzupełnienie programu*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, marzec 2004 rok, Dokument Zatwierdzony przez Komitet Monitorujący SPOT, <http://www.mi.gov.pl>.

17. *Strategia rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze. Uwarunkowania strategii rozwoju transportu*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 1.08.2003 r., <http://www.mi.gov.pl/uniaeuropa/wydruk/135.html>.
18. *Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013 (projekt do konsultacji społecznych i środowiskowych)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 12 grudnia 2004 r., <http://www.mi.gov.pl>.
19. *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, Tekst skonsolidowany (uwzględniający zmiany wprowadzone traktatem z Nicei)*, art. 154, <http://www.law.uj.edu.pl>.
20. *White Paper, European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, COM (2001) 370 final, Brussels 12.09.2001 r.

LEVELING OF DISPROPORTION IN DEVELOPMENT OF POLISH MARITIME TRANSPORTATION AS ONE OF THE STRATEGIC TARGETS OF POLICY IN MESOECONOMIC DIMENSION

Summary

Development of Polish transport since postwar till present day has been proceeding under influence of many different factors. Currently its characteristic feature is unbalanced branch structure. In case of maritime transport one can notice: that its significance in Polish sea trade and carrying transit cargo is decreasing, that it has obsolete infrastructure, does not have adequate infrastructure for multimodal transport and that there is taking place progressive decapitalization process of sea harbours' properties. From the other hand Polish merchant fleet within the space of last dozen or so years has decreased by more than half, and this tendency is accompanied by movements of ship owners under foreign flags. Additionally the average age of cargo carrying sea fleet in Poland is very high. One can easily notice specific disproportion between condition of maritime transport in Poland and in highly developed countries of European Union there are. Foregoing elaboration is devoted to present those problems.