

Janusz Piechociński¹

Jak zmienić Marco Polo II

W „Polityce Transportowej Państwa na lata 2006 – 2025” wskazane są kierunki rozwoju transportu intermodalnego oraz warunki, jakie powinny zostać spełnione dla jego efektywności. Dokument ten przewiduje, jako priorytetowe, uściślenie pomocy państwa oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych, łącznie ze stworzeniem sieci terminali i centrów logistycznych. W „Programie operacyjnym Infrastruktura i Środowisko” przewidziano działanie 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego”, na realizację którego przeznaczono 111,3 mln euro. Działania zwiększenia udziału transportu intermodalnego zapowiadane są także w „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 r.” oraz w „Master planie dla transportu kolejowego do roku 2030”.

W 2007 roku transport intermodalny stanowił 2,4% przewiezionej masy w Polsce (transport kolejowy) i wzrósł w porównaniu z rokiem 2006 o 19,4% przewiezionej masy. Dla porównania, w krajach starej UE-15 udział ten wynosi średnio 10 – 15%. Jak widać, transport intermodalny w Polsce jest w dużo mniejszym stopniu rozwinięty, niż w innych państwach członkowskich. W 2003 roku współczynnik konteneryzacji w polskich portach wynosił 5,79%, trzy lata później – już 8,76%. Dla porównania – w 2006 roku w Portugalii 15,31%, w Hiszpanii – 24,96%, we Włoszech – 15,56%. Wystarczyło tylko uruchomienie w 2007 roku Deepwater Container Terminal Gdańsk, a przedmiotowy wskaźnik w polskich portach wzrósł już do prawie 11%. Warto przypomnieć też, że tylko DCT Gdańsk w południowej części Bałtyku może przyjmować statki o zanurzeniu do 15 metrów (czyli w pełni załadowane kontenerowce wielkości około 6 500 TEU) i dzięki temu może być portem przeladunkowym dla Rosji, Litwy, czy Łotwy.

Niewystarczająca ilość terminali i brak nowoczesnego sprzętu powodują, iż transport ten na terytorium Polski jest znacznie droższy, niż w innych pań-

stwach, i w pogarszającej się sytuacji ekonomicznej przewoźników (zarówno drogowych, jak i kolejowych, przy spadku przewozów morskich) jego i tak niski udział w przewozach może w latach 2009 – 2010 nawet zmaleć.

Kolejne Rządy RP deklarowały, iż zależy im na zwiększeniu udziału przewozów intermodalnych w przewozie ładunków, a z Programem Marco Polo wiązano duże możliwości unijnego wsparcia działań rynku i budżetu Państwa. Niestety, z wielu względów obecnie trwa jedynie jeden projekt z udziałem polskiego przewoźnika kolejowego (Polzug Polska) pod nazwą TRIANGLE oraz jeden projekt pod nazwą NETHPOLA, wykorzystujący port Gdynia/Gdańsk. Zgłoszony w naborze w 2008 roku projekt POLITE RAIL CORRIDOR z udziałem PKP CARGO SA został wycofany z negocjacji.

Wyniki naboru projektów w 2008 roku (spadek łącznego, planowanego w projektach przesunięcia modalnego), jak również wyniki z 2007 roku, wskutek przeprowadzonej na zlecenie Komisji Europejskiej analizy zewnętrznej pierwszego Programu Marco Polo (szacuje się, że jedynie 64% celu zostanie osiągnięte) pokazują, że Program w obecnym kształcie nie osiągnie celu, jakim jest uniknięcie lub przesunięcie spodziewanego łącznego przyrostu drogowego ruchu towarowego (założone w rozporządzeniu 1692/2006). Co więcej, wprowadzone tym rozporządzeniem (Marco Polo II) nowe działania, czyli autostrady morskie oraz unikanie ruchu, wzbudziły bardzo małe zainteresowanie (jedynie łącznie 9% projektów w 2007 roku i 4% w 2008 roku).

W tej sytuacji Komisja Europejska zaproponowała zmiany polegające na:

1. zwiększeniu udziału w Programie małych przedsiębiorstw, poprzez umożliwienie składania projektów przez pojedyncze przedsiębiorstwa (a nie tylko konsorcja co najmniej dwóch przedsiębiorstw z przynajmniej dwóch

państw członkowskich) przy zachowaniu warunku, iż działania objęte projektem będą miały charakter międzynarodowy;

2. zmianie progów kwalifikowalności projektów (zmiana kryterium kwotowego kwalifikowalności na kryterium wyrażone w tkm, co pozwoli na uzyskanie porównywalnych dla wszystkich działań progów, obniżenie progów kwalifikowalności dla działań związanych z przesunięciem modalnym dla wodnego transportu śródlądowego i zniesienie 10% progu dla działań związanych z unikaniem ruchu);

3. zwiększeniu intensywności finansowania poprzez:

- wprowadzenie możliwości uwzględnienia wagi jednostek transportowych w kalkulacji działań związanych z przesunięciem modalnym,
- zwiększenie nakładów finansowych z 1 euro do 2 euro za każde przeniesione 500 tkm ładunku,
- możliwość przedłużenia czasu trwania projektów (w wyjątkowych przypadkach o 6 miesięcy, a dla działań związanych z edukacją o 26 miesięcy),

4. uproszczeniu procedur administracyjnych (włączenie kosztów infrastruktury dodatkowej do kosztów kwalifikowalnych projektów do wysokości 10% łącznych kosztów kwalifikowalności projektów, ustanowienie jednolitych zasad dotyczących procedur przedkładania i selekcji działań w ramach Programu na cały okres jego trwania, zamiast ustalania corocznie nowych zasad);

5. zapewnienie spójności Programu z innymi politykami w zakresie transportu UE (uszczegółowienie związku między sieciami transeuropejskimi a działaniami związanymi z autostradami morskimi, odniesienie do kosztów zewnętrznych transportu podczas selekcji projektów przez Komisję).

Zakłada się, że działania te na poziomie krajowym oraz wspólnotowym przyczyn-

¹ Poseł J. Piechociński jest Wiceprzewodniczącym Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz członkiem Sejmowej Komisji ds. UE (przyj. red.).

nią się do realizacji deklarowanej polityki transportowej polskiej i europejskiej w zakresie transportu intermodalnego.

Biorąc pod uwagę obecne zaangażowanie polskich firm i liczby projektów realizowanych w ramach Marco Polo II w Polsce, wydaje się zasadne wnioskowanie dostosowania jego warunków do rozwoju rynków, gdzie ten rodzaj usługi transportowej jest na początkowym etapie wzrostu. I dlatego polski rząd, co do zasady, popiera projekt *rozporządzenia (WE) Nr.../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (EC) No 1692/2006 ustanawiające drugi program 'Marco Polo' dla udzielenia wspólnotowej pomocy finansowej celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko ('Marco Polo II')*, a w szczególności jego zapisy zmierzające do zwiększenia udziału w Programie małych przedsiębiorstw, zmiany progów kwalifikowalności projektów (przede wszystkim ich obniżenie dla projektów związanych z przesunięciem modalnym dla żegluga śródlądowej), zwiększenia intensywności finansowania projektów oraz uproszczeniu procedur administracyjnych Programu.

Jednak zdaniem polskiego rządu, zmiany dotyczące progów kwalifikowalności projektów są niewystarczające. Progi te powinny zostać zmniejszone (stosunkowo małe możliwości pozyskania potrzebnego wkładu własnego po polskiej stronie beneficjentów Marco Polo II) tak, aby rzeczywiście zwiększyć stopień wykorzystania środków finansowych Programu, a także zwiększyć udział małych przedsiębiorstw.

Jednocześnie w stanowisku przekazanym Komisji Europejskiej, polski rząd wyraża wątpliwość, czy zniesienie obowiązku składania projektów przez konsorcja przynajmniej dwóch firm z przynajmniej dwóch krajów członkowskich UE, przy pozostawieniu progów kwalifikowalności projektów na tym samym poziomie, będzie sprzyjało małym firmom. Rozwiązanie takie wydaje się raczej korzystne dla dużych firm, które będą miały środki na samodzielne, znaczne inwestycje w związku z przygotowaniem projektu.

Ponadto, w celu zwiększenia udziału w Programie małych przedsiębiorstw, a przede wszystkim przedsiębiorstw z krajów, gdzie udział przewozów intermodalnych w rynku jest niski, nowe kraje UE wnioskuje o ustanowienie przepi-

sów umożliwiających przekazanie środków Programu na inwestycje w specjalistyczny tabor do przewozów intermodalnych.

Proponowane w projekcie rozporządzenia zmiany przyczynią się do zwiększenia wykorzystania środków dostępnych w ramach Programu oraz do realizacji założonych w nim celów. Zwiększenie intensywności finansowania projektów oraz uzyskanie porównywalnych dla wszystkich działań progów poprzez zmianę kryterium kwotowego kwalifikowalności na kryterium wyrażone w tkm ułatwią firmom aplikowanie do Programu. Przyczyni się to do rozwoju nowych połączeń kolejowych i autostrad morskich (w 2007 roku projekty morskie stanowiły jedynie 30% wszystkich projektów związanych z przesunięciem modalnym). Dodatkowo obniżony próg kwalifikowalności dla projektów związanych z żeglugą śródlądową przyczyni się do rozwoju tego środka transportu.

Możliwość składania wniosków przez pojedyncze firmy może jednak okazać się niewystarczająca dla małych firm, które mogą mieć trudności z samodzielnym poniesieniem kosztów inwestycji w realizację projektu. Stąd możliwość składania wniosków przez konsorcja powinna pozostać, co przy jednoczesnym zmniejszeniu progów kwalifikowalności projektów spowoduje, że mniejsze firmy będą mogły rzeczywiście skorzystać ze środków Marco Polo II.

Obecne progi kwalifikowalności projektów, w szczególności dla działań związanych z przesunięciem modalnym, są zbyt wysokie. Ze względu na uwarunkowania geograficzne, na przykład w żegludzie bliskiego zasięgu, czy projektach dla krajów położonych w „połowie” szlaków komunikacyjnych, trudne jest osiągnięcie podanych progów w zakresie przeniesionych tonokilometrów. Obecnie Program Marco Polo II promuje w rzeczywistości przewozy długodystansowe bądź też przewozy o dużej częstotliwości, wymagające zaangażowania odpowiednio dużej ilości środków transportu, co niesie za sobą konieczność kosztownych inwestycji. Z tych powodów zasadne byłoby zmniejszenie progów o 50%. Polska widzi zagrożenie dla rozwoju firm funkcjonujących już obecnie na rynku polskim i firm nowych, dopiero chcących wejść na rynek, ze względu na ich równe traktowanie z wyspecjalizowanymi, od lat działającymi na rynku

firmami, wyposażonymi w specjalistyczny tabor oraz infrastrukturę.

Tak więc, w celu zwiększenia wykorzystania Programu Marco Polo oraz zwiększenia w nim udziału małych firm, konieczne jest opcjonalne zachowanie zasady składania projektu przez przedsiębiorstwa z przynajmniej dwóch krajów członkowskich (w formie konsorcjum) przy jednoczesnym obniżeniu progów kwalifikowalności, z uwzględnieniem specyfiki nowych członków UE.

Ostatni z postulatów, dotyczący możliwości przeznaczenia środków Marco Polo na inwestycje w tabor, jest istotny w szczególności dla polskich przedsiębiorców, którzy mogą mieć trudności z pozyskaniem środków na inwestycje w specjalistyczny nowoczesny tabor do przewozów intermodalnych. Obecnie w działaniach związanych z przesunięciem modalnym, przy maksymalnym finansowaniu 35% projektu, nakłady na tak zwaną infrastrukturę pomocniczą nie mogą przekroczyć 10% wartości projektu, a wsparcie na zakup taboru w ogóle nie jest możliwe. Dlatego też Polska występuje o wypracowanie rozwiązań umożliwiających dofinansowanie infrastruktury pomocniczej poprzez zniesienie tego ograniczenia (ewentualnie zwiększenie limitu) oraz wpisanie możliwości dofinansowania zakupu specjalistycznego taboru.

Polski transport w 2008 roku

Sprzedaż usług transportowych spadła w stosunku do 2007 roku o 1%. Przewieziono ogółem 360,5 mln ton ładunków (o 0,3% mniej, niż w 2007 roku). Żeglugą morską przewieziono 9,3 mln ton ładunków. Wystąpił więc ponad 16% spadek w stosunku do 2007 roku. W żegludzie śródlądowej spadek wyniósł 13,5%. Spadły przeładunki w portach morskich o blisko 7%, do 48,9 mln ton. W transporcie kolejowym spadła sprzedaż usług o 7,6% – do 141,8 mln ton. Nawet rurowymi przetransportowano o 5,4% mniej ropy i produktów naftowych. Jedynie w transporcie drogowym wystąpił wzrost o 11,6%. W 2008 roku firmy transportowe przewiozły samochodami 154,2 mln ton ładunków, niestety przy dramatycznie pogarszającej się rentowności przewozów. Charakterystyczna jest wyjątkowo negatywna skala spadku zamówień na przewozy w II połowie roku. Zapowiada to głęboki kryzys w całej branży w 2009 roku.