

Marián Šulgan, Jarmila Sosedová
Žilinská univerzita w Žiline (Słowacja)

Wsparcie rozwoju i finansowania infrastruktury transportu intermodalnego w Republice Słowackiej (RS)

Jednym z podstawowych warunków efektywnej wymiany towarowej jest tworzenie węzłów transportowo – komunikacyjnych, w których następuje koncentracja i podział towarów dla efektywniejszych przewozów między producentami, handlem i konsumentami w zakresie logistycznego węzła przewozowego. Węzły, które określa się jako centra logistyczne, wytworzą w przyszłości (według polityki transportowej UE) podstawowe punkty sieci transportu intermodalnego i szkielet komunikacyjny strumieni towarowych i informacyjnych w Europie oraz w świecie. Ważną częścią składową ww. węzłów są terminale transportu intermodalnego, w których dochodzi do zmiany rodzaju transportu, a przewozy między nimi wykonują pociągi transportu intermodalnego o wysokiej jakości przewozów.

Wydział Transportu Kombinowanego Ministerstwa Transportu, Poczty i Telekomunikacji RS (MDPT SR) opracował Konceptję Rozwoju Transportu Kombinowanego do 2010 r. (dalej tylko Konceptja), która była uzgodniona Postanowieniem Rządu nr 37/2001 z dnia 17 stycznia 2001 r. W Konceptji jest definiowany m.in. potencjał transportu kombinowanego (który jest specjalnym rodzajem transportu intermodalnego) oraz proponowane prowadzenie linii i infrastruktury transportu kombinowanego dla zabezpieczenia proponowanego zakresu linii transportu kombinowanego. Również jest tam zaprojektowana optymalna dyslokacja terminali oraz ich wyposażenie, ilość wagonów kolejowych, towarowych jednostek transportu kombinowanego i ich nośników drogowych. W trakcie procesu uchwalania, Rząd RS uzgodnił ww. Konceptję z ograniczonym zabezpieczeniem finansowym.

Pomimo ograniczonego wsparcia finansowego infrastruktury, transport intermodalny od 1995 r. dynamicznie się rozwija, będąc przyjazną ekologii gałęzią transportu w RS ze średnim

wzrostem ilości przewożonego towaru corocznie o 19% (patrz wykres 1), który był w obserwowanym okresie najwyższy spośród państw W 4 (Grupy Wyszehradzkiej – *przyp. red.*). Kolejno wzrasta udział transportu intermodalnego w eksporcie i imporcie. Dalszy rozwój transportu intermodalnego jest w Republice Słowackiej hamowany głównie niezadawalającą infrastrukturą kontenerowych stacji przeładunkowych. Dlatego jest konieczne – ze względu na oczekiwany szybki rozwój gospodarki kraju – stworzenie warunków dla przyspieszonego dokończenia budowy infrastruktury transportu intermodalnego.

Do czasu wejścia RS do UE, wsparcie rozwoju infrastruktury transportu intermodalnego pochodziło głównie z inicjatywy Wydziału Transportu Kombinowanego MDPTS Republiki Słowackiej i było realizowane w zakresie ograniczonych możliwości finansowych państwa. Wejście Słowacji do UE umożliwiło uczestnictwo w europejskich funduszach wspierających infrastrukturę transportową. W zakresie wstępnych funduszy programów PHARE i ISPA priorytetowo współfinansowano ważne części infrastruktury drogowej i kolejowej. W zakresie przytoczonych programów, do 2004 r. włącznie nie były uwzględniane żadne projekty do realizacji infrastruktury transportu intermodalnego.

Po wejściu Słowacji do Unii Europejskiej można nowe projekty współfinansować z funduszy strukturalnych (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego ERDF, Interreg III) i Funduszu Spójności (Fundusz Kohezji), który jest przeznaczony do budowania korytarzy multimodalnych i obiektów na nich w tych państwach członkowskich, gdzie PKB jest niższy niż 90% średniej Wspólnoty, a współfinansowanie może osiągnąć 80 – 85% wydatków publicznych. W zakresie priorytetowych projektów transportowych, włączonych do Funduszu Spójności na okres lat 2007 – 2013, jest zadeklarowany tylko jedyny projekt budowy infrastruktury transportu intermodalnego:

„Budowa terminala transportu kombinowanego w Żiline“ jako część modernizacji linii kolejowej Puchov – Žilina.

W związku z rozszerzeniem UE problematyka dobudowania jej infrastruktury transportowej nabiera nowych wymiarów. W państwach członkowskich, które tworzyły Unię Europejską do 1 maja 2004 r., jej infrastrukturę transportową (z terminalami transportu intermodalnego włącznie) budowano systematycznie kilkadziesiąt lat. Państwa Środkowej i Wschodniej Europy przystąpiły do UE z zaniebaną i nieodpowiednią infrastrukturą transportową, w którą inwestowane są środki tylko na konserwację i nieodwracalny remont. Przed Unią stoi obecnie problem, jak zyskać źródła na finansowanie coraz bardziej wymagających projektów na budowanie infrastruktury transportowej nie tylko w nowych, lecz również w pozostałych państwach członkowskich, przy narastających ograniczeniach budżetów narodowych członków UE.

W konsekwencji ograniczeń budżetów wzrasta potrzeba prywatnego finansowania sektora publicznego. Dlatego w ostatnim okresie rozszerzył się tzw. fenomen PPP (Public-Private Partnership), tj. partnerstwa publiczno – prywatnego, które rozpoczyna się forsować przy finansowaniu projektów w sektorze publicznym, jak również przy finansowaniu infrastruktury transportowej. Fenomen ten nie jest dotychczas w UE uregulowany odpowiednim aktem prawnym. Różne modele współpracy partnerstwa publiczno – prywatnego już są wykorzystywane w niektórych państwach członkowskich; w Wielkiej Brytanii, Włoszech i Niemczech właśnie w sferze budowania infrastruktury (np. model zabezpieczenia budowy i eksploatacji terminalów transportu intermodalnego w Niemczech).

W warunkach Republiki Słowackiej poleca się wykorzystać następujący model zabezpieczenia finansowania i eksploatacji terminalów transportu intermo-

dalnego na podstawie partnerstwa publiczno – prywatnego (Zielona książka UE): podstawowym podmiotem modelu jest menedżer infrastruktury, tj. organizacja, która zabezpiecza budowę i rekonstrukcję terminalów transportu intermodalnego. Drugim podmiotem modelu jest spółka administracyjna, tj. organizacja, która może być mieszaną spółką publiczno – prywatną oraz może się składać z menedżera infrastruktury i spółek prywatnych, działających w terminalach (operatorzy transportu intermodalnego, ekspedytorzy i inni), którzy również we własnym interesie uzyskują zamówienia.

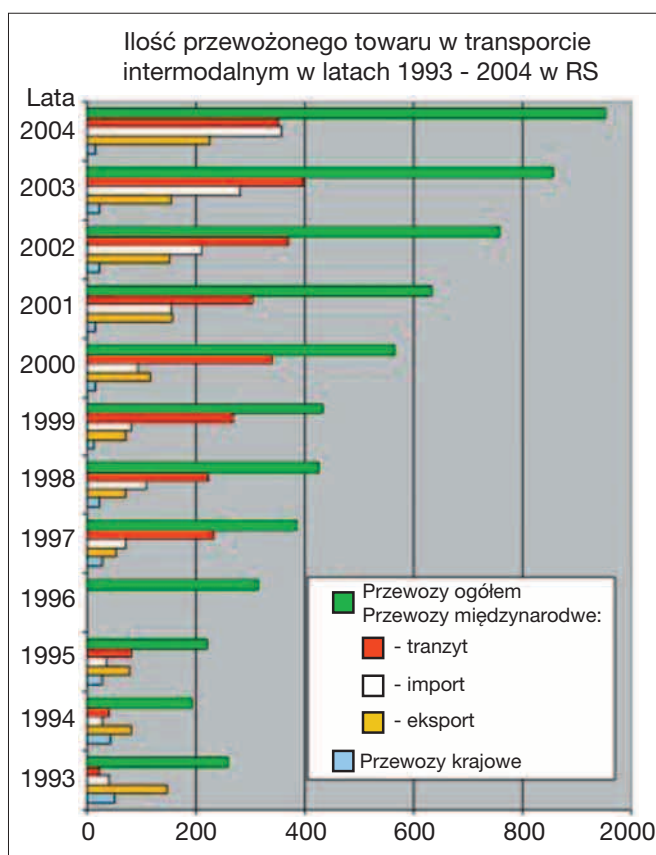
Menedżer może wytworzyć przy tym własną jednostkę organizacyjną, która będzie terminal eksploatować (jednostka administracyjna) na podstawie transparentnych warunków ekonomicznych lub stworzyć zarząd terminala z niezależną spółką zarządzającą, która będzie terminal transportu intermodalnego eksploatować na podstawie uzgodnionych warunków w stosownej umowie. Przytoczony podmiot zapewni finansowanie budowy terminalu, bądź to z własnych wolnych źródeł finansowych, ze źródeł uzyskanych za pośrednictwem kredytów bankowych lub kombinacją ww. możliwości. W przypadku interesu państwa może ono udzielić różnego rodzaju pomocy, zgodnie z przepisami prawnymi UE (gwarancje państwowe, dotacje, fundusze i inne).

Spółka administracyjna świadczy w terminalach transportu intermodalnego usługi terminalowe po cenach ofertowych i przy ogłoszonych ogólnych warunkach handlowych, zapewniających niedyskryminujący nikogo dostęp do tych usług. Spółka administracyjna odpowiada gospodarczo za terminale, a menedżerowi infrastruktury płaci czynsz terminalowy według umownie określonych warunków. Na podstawie przeliczeń efektywności i opłacalności zamawia u niego budowanie i odnowienie terminalu/terminali transportu intermodalnego. W przypadku, gdy państwo oznajmi wsparcie dla infrastruktury transportu intermodalnego, spółka administracyjna otrzymuje od państwa składki na budowę nowych, ewentualnie odnowienie już istniejących terminali transportu intermodalnego.

- Korzyści tego modelu finansowania i eksploatacji polegają na:
- perspektywie długoterminowego funkcjonowania deklarowanej działalności na wybudowanej infrastrukturze,
 - przesłance relatywnie szybkiego dobudowania podstawowej infrastruktury transportu intermodalnego,
 - możliwości wydzielenia środków z rozdziału budżetowego publicznych wydatków RS na zabezpieczenie infrastruktury na podstawie transparentnie wykazanej opłacalności inwestycji,
 - możliwości kontroli państwowej niedyskryminacyjnego podejścia za pośrednictwem menedżera infrastruktury i organu państwowego nadzoru fachowego.

Budowanie terminali mogą zabezpieczyć również inne podmioty gospodarcze w celu stworzenia warunków dla własnej aktywności handlowej, ewentualnie dla aktywności handlowych swoich partnerów biznesowych.

Wspólnym rozwiązaniem współpracy sektora publicznego i prywatnego może być również model, w którym menedżerem infrastruktury będzie organ administracji terytorialnej (region, miasto itp.) przy współpracy z podmiotem prywatnym. Organ administracji terytorialnej będzie uczestniczył w finansowaniu budowy w zakresie projektu na wykorzystanie eurofunduszy do wysokości współuczestnictwa. Dany model zakłada, że środki publiczne są wykorzystywane na



rozwój regionu. Jest on stosowny do budowy mniejszych terminali transportu intermodalnego, które są zarządzane wyłącznie przez podmioty prywatne, gdzie nie musi być niezbędnie zapewniona neutralność handlowa.

Przedstawiony model zabezpieczenia budowy i eksploatacji podstawowej infrastruktury transportu intermodalnego w warunkach Republiki Słowackiej na zasadzie partnerstwa publiczno – prywatnego wynika z dwu aspektów podstawowych: z braku środków finansowych z budżetowych wydatków publicznych w najbliższym okresie oraz z naglącej potrzeby wytworzenia jakościowej infrastruktury transportu intermodalnego w kraju.

Stosowanie danego modelu partnerstwa publiczno – prywatnego przy zabezpieczeniu budowy i eksploatacji terminali transportu intermodalnego w warunkach RS pomoże przypuszczalnie rozwiązać niektóre problemy legislacyjne i organizacyjno – administracyjne, do których należy np. wybór (powierzenie roli) menedżera infrastruktury dla zabezpieczenia budowy terminali transportu intermodalnego w warunkach długookresowej efektywności. Sprawdzenie możliwości powstania spółki administracyjnej, eksploatującej terminale transportu intermodalnego w warunkach partnerstwa publiczno – prywatnego w zakresie prawa handlowego RS pozwoli na spełnienie oczekiwanej motywacji partnera prywatnego na wejście do partnerstwa publiczno – prywatnego (korzystne ulokowanie wolnych źródeł finansowych, udział w zarządzaniu terminalem, przeforsowanie się na rynku transportu intermodalnego itp.).

LITERATURA:

[1] Project VEGA 1/2615/05 Economic and qualitative changes and synergic influences on transport and logistics area after Slovak integration into EU, Žilina University, 2005.