

Bożena Grad

Możliwości i wykorzystanie pomocy unijnej przez pasażerski transport regionalny

Główną formę wsparcia gospodarczego Polski, w momencie członkostwa w Unii Europejskiej, będą stanowiły środki europejskiej pomocy strukturalnej. Przygotowanie gospodarki i budżetu państwa do korzystania i absorpcji funduszy pochodzących z tego narzędzia finansowego, wymaga pogłębienia wiedzy w zakresie zasad europejskiej polityki regionalnej oraz dostosowania procedur prawa umożliwiających korzystanie z tych środków, po stronie nowo wstępujących państw. Modyfikacji wymaga również polityka regionalna Unii Europejskiej, w związku z jej rozszerzeniem o nowych członków. Wiedza na temat możliwości w zakresie wykorzystania pomocy unijnej winna być również zweryfikowana przez dotychczasowe doświadczenia praktyczne w tym zakresie.

W niniejszym artykule dokonano próby analizy źródeł finansowania polityki regionalnej w Unii Europejskiej i prezentacji stosowanych w jej ramach instrumentów finansowych z uwzględnieniem uwarunkowań kopenhaskich. Ponadto, jako przykład wykorzystania funduszy unijnych zaprezentowano realizację Programu Wspierania Inicjatyw Prywatyzacyjnych na Mazowszu, finansowanego ze środków pomocy przedakcesyjnej – Funduszu PHARE. Program ten wspomaga proces dostosowania polskich przewoźników samochodowego pasażerskiego transportu regionalnego do zasad funkcjonowania w warunkach konkurencji na otwartym rynku europejskim.

Włączenie Polski w proces integracji europejskiej było motorem reform przeprowadzonych w trakcie procesu transformacji. Pierwszym krokiem na drodze do integracji było podpisanie 16 grudnia 1991 r. Układu Europejskiego, ustanawiającego stowarzyszenie Polski ze Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi. Negocjacje o członkostwo Polski w Unii Europejskiej rozpoczęły się 31 grudnia 1998 r. (wśród zaproszonych wówczas, obok Polski, znalazły się: Cypr, Czechy, Słowenia, Estonia Węgry). Finał rokowań nastąpił podczas szczytu w Kopenhadze 13 grudnia 2002 r. Wówczas wraz z „szóstką luksemburską” rozmowy zakończyły: Litwa, Łotwa, Malta i Słowacja. Zakończenie negocjacji o członkostwo Polski w Unii Europejskiej oznacza, że Polska przyjęła na siebie bardzo konkretne zobowiązania. W etapie przygotowawczym negocjacji dokonano przeglądu prawa wspólnotowego i porównano go z prawem polskim. Polska podpisując traktat wyraziła zgodę, że wśród 31 obszarów negocjacyjnych, w niektóre z nich regulacje prawne Unii Europejskiej zostaną wdrożone przed uzyskaniem członkostwa, natomiast tam, gdzie w wyniku analiz, uznano, że nie będzie możliwe ich szybkie wprowadzenie do polskiego porządku prawnego, obowiązuje tzw. „okres przejściowy”. Należy również zauważyć, iż istnieje

je pewien obszar stałego wyłączenia, czyli derogacji, spod działania prawa wspólnotowego. Kraj nasz wchodząc na drogę integracji europejskiej wyraził oczekiwanie, że członkostwo będzie istotnym elementem przyspieszenia rozwoju, w tym szczególnie umocnienie stałego rozwoju gospodarczego, wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw oraz tworzenia nowych miejsc pracy. Jednocześnie, Polska zadeklarowała wniesienie twórczego wkładu w rozwój tożsamości europejskiej opartej na wspólnej historii i tradycji oraz poszanowaniu różnorodności i odrębności kulturowej. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej wymaga dostosowania instrumentów prawno-finansowych, stosowanych w ramach polityki regionalnej, do rozwiązań unijnych. Wówczas możliwa będzie absorpcja środków finansowych pochodzących z funduszy strukturalnych na równoważony rozwój polskich regionów, różnych branż gospodarki oraz podmiotów funkcjonujących na rynku. Kwestie te odnoszą się również do transportu, jako działu gospodarki narodowej, w tym pasażerskiego transportu regionalnego. Wykorzystanie pomocy w realizacji procesu restrukturyzacji własnościowej przewoźników pasażerskiego transportu regionalnego – przedsiębiorstw PKS Województwa Mazowieckiego, poprzez finansowanie ze środków Funduszu PHARE Programu Wspierania Inicjatyw Prywatyzacyjnych, może służyć jako pozytywny przykład wsparcia polskich przedsiębiorstw w działaniach dostosowawczych do funkcjonowania na otwartym rynku europejskim. Programem tym, realizowanym w pierwszej transzy wsparcia w latach 1999–2000 na Mazowszu, zostało objęte osiem przedsiębiorstw PPKS, które zgłosiły akces uczestniczenia w prywatyzacji bezpośredniej. Środki finansowe przyznane z funduszu PHARE na projekt stanowiły kwotę 20 tys. euro – na jedno przedsiębiorstwo. Przeznaczono je na wykonanie i sfinansowanie analiz prywatyzacyjnych, które są niezbędnym elementem uruchomienia procedury prywatyzacji bezpośredniej oraz na organizację szkoleń w zakresie procedur prywatyzacji dla załóg prywatyzowanych przedsiębiorstw i promocję oferty inwestycyjnej wojewody mazowieckiego w celu pozyskania inwestorów dla prywatyzowanych przedsiębiorstw. W obecnych uwarunkowaniach istotne są również zagadnienia dotyczące nowych możliwości finansowania rozwoju transportu, jako działu gospodarki narodowej pochodzących ze środków finansowych pozyskanych z funduszy strukturalnych.

Transport, jako dziedzina gospodarowania i sektor gospodarki narodowej stanowi główny składnik służby publicznej. Zapewnia fizyczne powiązanie spójności społecznej i zrównoważonego rozwoju regionalnego. Ponadto jest to jedyny obszar, dla którego Traktat Rzymski wyraźnie rezerwuje pojęcie służby publicznej. Artykuł 73 Traktatu określa, że „Pomoc będzie zgodna z niniejszym Traktatem, jeżeli zaspokoi potrzebę koordynacji transportu lub jeżeli będzie stanowić refundację za zwolnienie z pewnych obowiązków właściwych dla koncepcji służby publicznej.”¹⁾ W dekla-

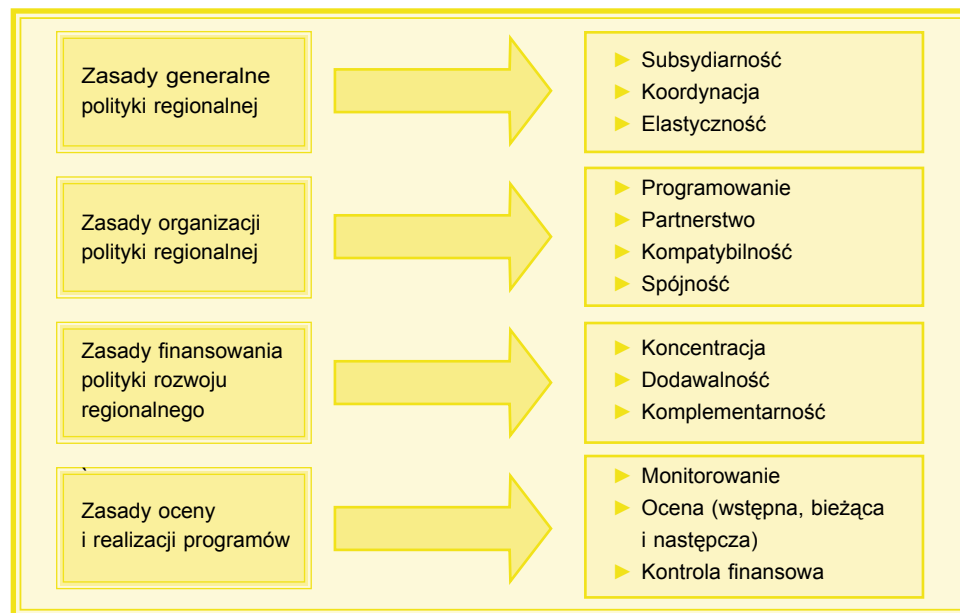
racji w sprawie przewozów, w interesie ogólnym, konferencja Rady Europejskiej w Nicei w grudniu 2000 r. specjalnie podkreślała znaczenie takich usług, uwzględniających między innymi, że: „istnieje tutaj potrzeba szczególnie wyjaśnienia wzajemnych relacji między metodami finansowania przewozów w ogólnym interesie gospodarczym i zastosowania zasad pomocy państwa. W szczególności, zgodność pomocy przeznaczonej na zrównoważenie dodatkowych kosztów ponoszonych przy wykonywaniu zadań w ogólnym interesie gospodarczym powinna być uznana zgodnie z Artykułem 86(2)”. Pojęcie służby publicznej łączy się ze szczególnymi ustaleniami dotyczącymi prawa konkurencji i swobody świadczenia usług. Musi również stosować się do zasad neutralności i proporcjonalności. Bowiem rola służby publicznej polega na służeniu interesom i potrzebom jej użytkowników, nie zaś jej pracownikom i zwierzchnikom, oraz zapewnieniu tego, żeby przewozy funkcjonowały nieprzerwanie i bez zakłóceń. Wymagania w zakresie służby publicznej, takie jak np. częstotliwość i punktualność przewozów, dostępność miejsc, preferencyjne opłaty za przejazd dla pewnych kategorii użytkowników, są głównym narzędziem zapewnienia tego, żeby przewozy w ogólnym interesie gospodarczym były realizowane w sektorze transportu. W związku z tym Państwa Członkowskie lub jakiegokolwiek inny organ władzy publicznej może – na pewnych warunkach i bez utrudniania konkurencji – osiągnąć porozumienie w zakresie zaspokojenia potrzeb społecznych z przedsiębiorstwem prywatnym lub publicznym i wymagać realizacji postanowień porozumienia. Przedsiębiorstwo zaś mogłoby nie przyjąć narzucanych warunków lub przynajmniej negocjować w jaki sposób realizować usługi, by uwzględniło to jego interesy handlowe. Nowe podejście do transportu lądowego określa zasady otwarcia się na rynek w zakresie przewozów transportem publicznym za pomocą regulowanej konkurencji. Ten model funkcjonowania transportu publicznego musi zagwarantować przejrzystość w zakresie zasad

finansowania, jakość usług oraz wyniki działalności dla przewoźników. Władze krajowe i lokalne muszą obserwować, czy usługi transportu publicznego funkcjonują właściwie, w oparciu o kryteria minimalne, takie jak: zdrowie i bezpieczeństwo pasażerów, dostępność usług, poziom i przejrzystość opłat za przejazd oraz ograniczony czas ważności kontraktów. W tym celu oferta władz powinna mieć formę kontraktów służby publicznej przyznawanych w wyniku przetargu. Rozwiązania proponowane w tym zakresie zmierzają do tego, by operatorzy transportu publicznego zawierali kontrakty służby publicznej uwzględniające sprawy bezpieczeństwa oraz kontrolę fuzji na rynku przewozów pasażerskich a także ochronę pracowników w razie zmiany operatora. Doświadczenia krajów wspólnoty pokazały, że pomoc publiczna nie zagraża wypaczeniem konkurencji lub wpływaniem na handel. Niemniej jednak i przeciwnie do praktyki w innych sektorach gospodarczych, cała pomoc dla transportu nadal ma być zgłaszana z wyprzedzeniem bowiem ma ona, między innymi na celu uzyskanie przez przewoźników rekompensaty za wykonywanie obowiązków służby publicznej w połączeniach z regionami oddalonymi od centrum Wspólnoty. Żeby jednocześnie zagwarantować użytkownikom: wysoką jakość, dostępność cenową i ciągłość wykonywania usług w całej Wspólnocie oraz stosowanie się do zasad konkurencji, należy zapewnić to, żeby usługi transportowe, w ogólnym interesie gospodarczym, były regulowane według jednolitych zasad, a mianowicie:

- wykorzystanie procedur przetargowych w ramach jasnych ogólnych ram określonych na poziomie Wspólnoty;
- nadanie wyjątkowych lub wyłącznych praw, jeśli to konieczne;
- przyznanie rekompensaty finansowej dla operatorów odpowiedzialnych za wykonywanie zadań służby publicznej.

Kolejnym, ważnym zagadnieniem obok służby publicznej, dotyczącym transportu są zmiany proporcji między różnymi gałęziami

Zasady europejskiej polityki regionalnej



Tablica 1

mi transportu. Narastająca nierównowaga między gałęziami transportu w Unii Europejskiej charakteryzuje się coraz większymi sukcesami transportu drogowego i lotniczego powodującymi wzrost zatłoczenia miast, natomiast – co jest paradoksalne – niepełne wykorzystanie potencjału kolei i lokalnej żeglugi morskiej. Stanowi to przeszkodę w rozwijaniu alternatywnych wariantów wobec przewozów drogowych, by zapalenie w pewnych częściach Unii Europejskiej nie przestąpiło faktu, że obszary oddalone mają niedostateczny dostęp do rynków centralnych.

W celu przeciwdziałania istniejącym już dysproporcjom i zapobieżenia ich pogłębieniu, sformułowane zostały zasady polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Do sformułowania zasad europejskiej polityki regionalnej doszło podczas reformy funduszy strukturalnych w 1988 r. Polityka europejska ewoluowała w kierunku kompleksowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie

I. Pietrzyk : *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*. PWN, W-wa, 2002, s. 155.

¹⁾ Biała księga. *Polityka transportowa: czas na podjęcie decyzji*. Szczecin 2002, s.138.

działalności strukturalnej, stawiającej sobie jako cel wzrost skuteczności przyznawanej pomocy regionalnej w dążeniu do spójności wewnątrz ugrupowania. Zasady polityki regionalnej zostały przedstawione na schemacie w tablicy 1.

Zasady te porządkują problemy polityki regionalnej, od ich konsekwentnego egzekwowania zależy w praktyce skuteczność i efektywność działań wspólnotowych na rzecz spójności społeczno-gospodarczej²⁾. Zasady generalne odnoszą się do określenia roli i sposobu funkcjonowania Komisji Europejskiej w dziedzinie polityki regionalnej wskazując jednocześnie na istotę i filozofię koordynowania przestrzennych dysproporcji rozwoju. Zasady organizacji polityki regionalnej odnoszą się do określenia jednolitych kryteriów w zakresie możliwości finansowych Wspólnoty odnoszących się do celów poziomu strategicznego – realizowanych przez władze centralne i włączenia doń celów poziomu szczegółowego – realizowanych przez władze terytorialne.

Fundusze przedakcesyjne a realizacja celów polityki regionalnej w Unii Europejskiej

Podstawowym narzędziem finansowania polityki regionalnej w Unii europejskiej są fundusze strukturalne. Są one, w pewnym sensie, emanacją polityki rozwojowej poszczególnych państw członkowskich, nakreślaną w uzgodnieniu z Unią Europejską. Kraj członkowski określa na co przeznaczy środki wspólnotowe z Funduszy. Oprócz interesów dalszego rozwoju, reprezentowanych przez rząd, i parlament danego kraju oraz finansowanych w ramach Funduszy Strukturalnych, istnieją też pewne interesy, które mogą mieć charakter ponadnarodowy i dotyczyć Unii Europejskiej jako całości. W celu realizacji tych celów, które mogą wynikać niekoniecznie z interesów poszczególnych krajów członkowskich, a mogą się przyczyniać do modernizacji infrastruktury gospodarczej Unii jako całości, przeznacza się dodatkowo 1% środków Funduszy Strukturalnych na programy proinnowacyjne. Zakłada się, że z tych środków na wniosek Unii Europejskiej i pod jej kontrolą finansowane są takie programy, które najprawdopodobniej nie byłyby finansowane przez poszczególne kraje członkowskie. Podział funduszy strukturalnych przedstawiono w tablicy 2.

Środki finansowe Funduszy Strukturalnych na okres 1994–1999 wyniosły 154,5 mld ECU (w cenach z 1994 r.), co stanowi około jedną trzecią budżetu Wspólnoty, wynoszącego od 1,2% PKB Unii do 1,27% w roku 1999³⁾. Ten niemały wysiłek finansowy pozostaje skromny w stosunku do środków wyłożonych na szczeblu krajowym przez kraje członkowskie. Świadczy on o natężeniu zadań do wykonania w celu osiągnięcia kohezji ekonomicznej i społecznej. Aktualnie działania Funduszy Strukturalnych obejmują około połowy populacji Wspólnoty. Fundusze odgrywają dość poważną rolę w przedsięwzięciach rozwojowych Unii Europejskiej. Ich rola jest większa w krajach, które są, licząc netto,

Fundusze strukturalne



Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (Fonds Europeen de developpement regional – FEDER) – ma za zadanie redukcję dysproporcji w rozwoju między regionami Wspólnoty



Europejski Fundusz Socjalny (Fonds Social Europeen – FSE) – przeznaczony jest na poprawę możliwości zatrudnienia we Wspólnocie



Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnych, sekcja „Orientacji” (Fonds Europeen d’Orientation et de Garantie Agricole – FEOGA) – uczestniczy z jednej strony we wspieraniu krajowych programów pomocy, z drugiej – w rozwoju i zróżnicowaniu rejonów rolniczych Wspólnoty



Instrument Finansowy Wspierania Rybołówstwa (Instrument Financier d’Orientation de la Peche – IFOP) – funkcjonujący od 1993 r., wspiera restrukturyzację sektora rybołówstwa

Źródło: Opracowanie własne

beneficjentami. A więc tych, które mniej wnoszą do budżetu Unii, niż z niego dostają w postaci środków pomocowych, w ramach funduszy strukturalnych. Środki te służą głównie do finansowania procesów rozwojowych i modernizacyjnych.

Dla realizacji swych działań interwencje funduszy są skoncentrowane wokół określonych celów priorytetowych. W okresie 1994–1999 określono podstawowe cele.

- Cel 1: rozwój i dostosowanie strukturalne regionów opóźnionych w rozwoju,
- Cel 2: konwersja całych regionów, lub ich części dotkniętych poważnym załamaniem przemysłu,
- Cel 3: walka z długotrwałym bezrobociem, dokształcanie zawodowe młodzieży i integracja osób skazanych na wykluczenie z rynku pracy. Promocja równości szans dla mężczyzn i kobiet na rynku pracy,
- Cel 4: adaptacja pracowników do zmian przemysłowych i ewolucji systemów produkcji,
- Cel 5: rozwój obszarów wiejskich, w tym
- Cel 5a: adaptacja struktur rolniczych w ramach reformy Wspólnej Polityki Rolnej (Politique Agricole Comune – PAC), modernizacja i restrukturyzacja rybołówstwa,
- Cel 5b: rozwój i dostosowanie strukturalne obszarów wiejskich,
- Cel 6: rozwój i dostosowanie strukturalne regionów mających gęstość zaludnienia ekstremalnie niską.

Kierując się potrzebami i wymogami unijnej polityki regionalnej, w nomenklaturze statystycznej dokonano podziału jednostek terytorialnych państw członkowskich, przyjmując jako podstawę administracyjny podział obowiązujący w poszczególnych krajach członkowskich. Jest to tzw. system NUTS, oparty o regiony i jako taki dotyczy państw członkowskich. Zawiera on klasyfikację hierarchiczną odnoszącą się do trzech typów regionów. Dzieli każde państwo na tzw. poziomy – trzy regionalne i dwa lokalne:

- poziom 1 (NUTS 1) – regiony największe, które są podstawowymi jednostkami regionalnymi w danym państwie (77 jednostek),
- poziom 2 (NUTS 2) – regiony, które stanowią pierwszy szczebel podziału największych regionów objętych poziomem 1 (206 jednostek),

²⁾ Por. B. Winiarski : *Polityka gospodarcza*. PWN W-wa 2002 wyd.II, s. 602–607.

³⁾ Szerzej na temat struktury i wysokości środków funduszy strukturalnych przyznanych w latach 1994–1999 na rzecz regionów w zakresie Ram Wsparcia Wspólnotowego oraz Jednolitych Dokumentów Programowych na lata 1994–1999 patrz. w: M. Rudnicki: *Polityka Regionalna Unii Europejskiej*, Wyd. Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań, 2000, s.70–76.

- poziom 3 (NUTS 3) – regiony stanowiące drugi szczebel podziału największych regionów objętych poziomem 1 i wchodzą w skład regionów objętych poziomem 2 (1031 jednostek),
- poziom 4 (NUTS 4) – obejmuje jednostki terytorialne w sześciu krajach UE (1074) jednostki,
- poziom 5 (NUTS 5) – obejmuje gminy lub jednostki podobne (98 433 jednostki).

System ten oprócz tego, że służy celom statystycznym, jest wykorzystywany dla celów finansowych, a więc podziału środków funduszy unijnych oraz kwalifikowania regionów według NUTS do celów realizowanych w ramach polityki regionalnej.

Pomoc przedakcesyjna

W okresie przygotowania Polski i innych krajów kandydujących do członkostwa w Unii Europejskiej ogromną rolę odgrywały i odgrywają środki finansowe pochodzące z funduszu przedakcesyjnych. Wśród nich w procesie dostosowawczym ogromną rolę odgrywa program PHARE. Założenia tego programu wypracowano w 1989 r. w czasie szczytu siedmiu najbardziej uprzemysłowionych państw świata. Początkowo był on przeznaczony dla Polski i Węgier. Stopniowo jednak udostępniany innym krajom. W programie tym wykorzystywane są środki Unii Europejskiej oraz pozostałych krajów członkowskich OECD, Banku Światowego, Międzynarodowego Funduszu Walutowego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. Koordynacją pomocy zajmuje się Komisja Europejska. W pierwszym okresie z funduszu tego wspierano budowę gospodarki rynkowej – były one przeznaczone dla rolnictwa, sektora prywatnego, małych i średnich przedsiębiorstw, na rozwój regionalny i rozwój usług finansowych. W latach 1990–1992 polska otrzymywała średniorocznie około 200 mln ecu⁴⁾. Pierwotnie pomoc przyznawana była na okresy roczne, począwszy od 1995 r. przyznawana na okresy pięcioletnie. Zgodnie z postanowieniami Rady Europejskiej w Essen w 1994 r. program PHARE stał się podstawowym instrumentem finansowym strategii przedczłonkowskiej. Na lata 1995–1999 przyznano Polsce ponad 1 mld ecu na cele związane z dostosowaniem gospodarki do systemu rynkowego, dostosowaniem instytucyjnym i prawnym do integracji z Unią Europejską oraz poprawę konkurencyjności gospodarki. Ustalono, że środki zostaną przeznaczone na realizację następujących przedsięwzięć:

- 1) dialog społeczny i zatrudnienie – 23,3%,
- 2) reformy instytucjonalne – 97,3%,
- 3) poprawa konkurencyjności gospodarki – 43,5%,
- 4) współpraca transgraniczna – 26,1%

Również po roku 1999 program PHARE (zreformowany PHARE-2) spełnia znaczącą rolę we wspieraniu przygotowań Polski do członkostwa w Unii Europejskiej. Jego środki skierowane są na realizację dwóch celów tj: budowę instytucji i finansowanie inwestycji.

Ważną rolę odgrywają również fundusze przedakcesyjne, które zaczęły funkcjonować od 2000 r. Są to programy: ISPA – wspieranie rozwoju regionalnego przez finansowanie infrastruktury transportowej i ochrony środowiska oraz SAPARD – wspieranie rolnictwa. Istotnym celem tych trzech instrumentów finansowych pomocy przedakcesyjnej jest przygotowanie krajów kandydują-

cych do korzystania z Funduszy Strukturalnych po ich przystąpieniu do Unii Europejskiej.

Po przystąpieniu danego kraju do Wspólnoty traci on prawo do korzystania ze środków przedakcesyjnych na rzecz pozostałych krajów kandydujących, za to staje się beneficjentem znacznie większych środków pochodzących z Funduszy Strukturalnych. Unia Europejska proponuje, by w okresie planistycznym 2000–2006 program Phare wspierał przedsięwzięcia służące poprawie położenia regionów słabo rozwiniętych, w których dochód na głowę mieszkańca (PKB) jest na poziomie poniżej 75% średniego poziomu PKB w Unii Europejskiej. W ten sposób Phare stał się instrumentem przygotowania krajów kandydujących do przyszłej pomocy dla regionów słabo rozwiniętych w ramach funduszy strukturalnych, do których dostęp uzyskamy po wejściu do UE. W latach 1990–2000 fundusz PHARE obejmował 170 projektów wartości 2535 mln euro alokowanych środków. Z kwoty tej zakontraktowano kwotę 2100 mln euro, a wypłacono 1814 mln euro, co wynosiło 72 proc. środków alokowanych. Analiza poszczególnych lat wskazuje, że do 1997 r. średnie roczne wykorzystanie środków przyznanych wynosiło 97%–98%. Począwszy od 1998 r. stopień wykorzystania środków spadał. Według danych Komisji Europejskiej, z kwoty PHARE – 2000, wynoszącej 484 mln zakontraktowano 144 mln, a wypłacono 77 mln euro, to jest 16%. Absorpcja środków pomocowych PHARE jest na niskim poziomie i fakt ten może negatywnie rzutować na ocenę zdolności Polski do absorpcji funduszy ISPA, funduszy strukturalnych i funduszu spójności. Stan realizacji programów PHARE w latach 1998–2002 przedstawiono w tablicy 3.

Jak wynika z danych zawartych w tej tablicy wykorzystanie środków funduszu w okresie 1998–2002 jest nierównomierne, najniższy stopień wykorzystania notowany był w 2001 r. Łączna wartość alokacji środków w ramach PHARE 2002 wynosi 451,7 mln euro. W tablicy 4 przedstawiono informacje na temat wartości poszczególnych Memorandów oraz dat ich podpisania.

Krajowy Program dla Polski Phare 2002, część I, II i III koncentruje się na projektach z zakresu rozwoju instytucjonalnego oraz inwestycjach, których celem jest wzmocnienie zdolności Polski w zakresie przyjęcia i wdrożenia *acquis communautaire* w dziedzinie rolnictwa, środowiska, transportu, wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych, finansów, pracy, rynku wewnętrznego i gospodarki. Budżet 394 mln euro w ramach Krajowego Programu dla Polski Phare 2002 część I, II i III został przeznaczony na realizację działań w 5 priorytetowych obszarach, co zaprezentowano w zestawieniu tablicy 5.

Wsparcie z funduszy przedakcesyjnych UE w sektorze transportu

Programowanie i realizacja programu ISPA w sektorze transportu były dla Polski cennym doświadczeniem w kontekście członkostwa w Unii Europejskiej i potrzeby przygotowania się do absorpcji większych środków bezzwrotnej pomocy UE. Staną się one dostępne dla sektora transportu w ramach programów pomocowych dla nowych członków – w szczególności chodzi tu o wykorzystywanie środków z Funduszu spójności i z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Doświadczenia z lat 1999–2003 pokazały, że mechanizmy i procedury związane z ubiega-

⁴⁾ Por. *Działania Komisji Wspólnot Europejskich w Polsce w latach 1990–1992, Przedstawicielstwo Komisji Wspólnot Europejskich w Polsce (marzec) 1993.*

Tablica 3

**Realizacja programów Phare 1998–2002
(stan na 31 grudnia 2002 r.)**

Rok	Wartość wg Memorandum Finansowego [mln euro]	Wartość zakontraktowana [mln euro]	Wartość wydatkowana [mln euro]	Liczba projektów w trakcie realizacji
1998	195,191	191,968 (98%)	172,651 (88%)	2
1999	302,977	277,017 (91%)	210,808 (70%)	27
2000	484,361	460,640 (95%)	131,429 (27%)	79
2001	468,447	101,204 (22%)	50,612 (11%)	92
2002	451,700	0,000 (0%)	0,000 (0%)	100
Razem	1902,676	1030,829 (54%)	565,500 (30%)	300

Źródło: <http://fundusze.ukie.gov.pl/pp.usf/xml/>

Tablica 4

Wartość poszczególnych memorandów i nazwa programu finansowanego w ramach PHARE 2002

Data podpisania MF	Nazwa Programu	Wartość [mln euro]
17 maja	Krajowy Program dla Polski Phare 2002, część I	57,87
26 września	Rozszerzona decentralizacja systemu wdrażania (EDIS)	1,00
11 października	Krajowy Program dla Polski Phare 2002, część II	252,26
9 grudnia	Krajowy Program dla Polski Phare 2002, część III	83,87
9 grudnia	Program Współpracy Przygranicznej Phare Polska–Niemcy 2002	44,00
9 grudnia	Program Współpracy Przygranicznej Phare Polska–Czechy 2002	5,00
23 grudnia	Program Współpracy Przygranicznej Phare Polska–Słowacja 2002	4,00
23 grudnia	Program Współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego 2002	3,00
24 grudnia	Bezpieczeństwo nuklearne	0,70
Łącznie		451,70

Źródło: <http://fundusze.ukie.gov.pl/pp.usf/xml/>

Tablica 5

Środki finansowe PHARE 2 według realizowanych celów

Tytuł	Budżet Phare ogółem [mln euro]	Rozwój instytucjonalny [mln euro]	Inwestycje [mln euro]
Cel 1. Wzmocnienie zdolności instytucjonalnych i administracyjnych	52,44	41,98	10,45
Cel 2. Rynek wewnętrzny	26,80	15,82	10,98
Cel 3. Wymiar sprawiedliwości i sprawy wewnętrzne	63,30	6,00	57,30
Cel 4. Rolnictwo i Rybołówstwo	34,73	5,86	28,87
Cel 5. Środowisko	14,99	9,96	5,04
Cel 6. Spójność Społeczna i Gospodarcza	171,41	2,74	168,67
Cel 7. Udział w programach wspólnotowych i agencjach	30,33	–	30,33
Ogólny wkład Phare	394,00	82,36	311,64

Źródło: <http://fundusze.ukie.gov.pl/pp.usf/xml/>

Tablica 6

Wsparcie środkami przedakcesyjnymi (PHARE i ISPA) sektora transportu

	2000	2001	2002	2003
[mln. euro]	338,2	275,8	434,9	614,8
w tym udział UE [%]	15,7	16,2	21,8	ponad 30

Źródło: dane MI (w): Sektorowy Program Operacyjny: Transport – Gospodarka Morska na lata 2004–2006 (w ramach Narodowego Planu Rozwoju)

Dokończenie na s. 56 ➤

niem się o środki i realizację projektów współfinansowanych ze środków pomocowych Unii Europejskiej, sprawdziły się i dobrze przyjęły w polskich warunkach, niemniej wymagają poprawy lub dopracowania. Do pozytywnych doświadczeń w tej dziedzinie zaliczyć należy dobrą współpracę w zakresie programowania zadań inwestycyjnych i finansowania projektów pomocy technicznej przygotowujących przyszłe inwestycje. Proces przygotowywania i zatwierdzania wniosków o współfinansowanie projektów był sprawny. Poznano i wdrożono procedury, które należy stosować przy ubieganiu się o środki i przy realizacji projektów ISPA. Dodatkową korzyścią jest fakt, że procedury te w dużej mierze wzorowane były na zasadach rządzących Funduszem Spójności. Powstały struktury zarządzania i procedury wewnętrzne w Ministerstwie Infrastruktury oraz w jednostkach realizujących drogowe i kolejowe projekty ISPA (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Będą one mogły, po stosunkowo niewielkich korektach, służyć także wdrażaniu programów poakcesyjnych w sektorze transportu, w tym również dla SPO-TGM. Na dotychczasowe wsparcie ze źródeł publicznych w sektorze transportu składało się wsparcie ze środków krajowych i środków zagranicznych, w tym w postaci bezzwrotnej pomocy przedakcesyjnej UE (PHARE i ISPA). Szacunkową łączną wielkość wsparcia ze źródeł publicznych w sektorze transportu wyniosła przedstawiono w tablicy 6.

Udział bezzwrotnej pomocy przedakcesyjnej UE rósł z poziomu 15,7% w 2000 r. do ponad 30% w 2003 r. Świadczy o tym, że pomoc ta wpływa na skalę i zmiany w sektorze transportu w Polsce. Pomoc ta koncentruje się na realizacji projektów kolejowych i drogowych, w proporcji 1:1 (projekty ISPA). Pomoc publiczna dla dróg krajowych stanowiła 54% pomocy ogółem w 2000 r., 63% w 2001 r. i 67% w 2002 r. Przewiduje się, że w 2003 r. udział pomocy dla dróg w pomocy w pomocy publicznej ogółem zmniejszy się do poziomu poniżej 60%.

Na uwagę zasługuje również projekt realizowany w latach 1999–2000 na Mazowszu, w ramach Wspierania Inicjatyw Prywatyzacyjnych. W programie tym, finansowanym ze środków PHARE, został zrealizowany projekt przygotowania przewoźników – przedsiębiorstw państwowych PPKS zlokalizowanych na terenie Mazowsza do prywatyzacji. Do programu, koordynowanego przez Ministra Skarbu Państwa, włączono osiem przedsiębiorstw PPKS, które zgłosiły akces uczestniczenia w programie prywatyzacji bezpośredniej Wojewody Mazowieckiego. W ramach środków finansowych, które otrzymały przedsiębiorstwa wykonano analizy prywatyzacyjne obejmujące między innymi: ocenę stanu prawnego przedsiębiorstwa, ocenę stanu ekonomicznego, wycenę przedsiębiorstwa dwoma metodami tj. metodą majątkową i dochodową oraz rekomendowaną przez firmę audytorską – formę prawną prywatyzacji bezpośredniej dla przedsiębiorstwa. W ramach programu zorganizowano również cykle szkoleń dla pracowników firm przygotowujących do prywatyzacji oraz zorganizowano konferencje promocyjne, mające na celu zainteresowanie potencjalnych inwestorów udziałem w prywatyzacji tych przedsiębiorstw. Pomoc ta okazała się bardzo skutecznym narzędziem wspierającym restrukturyzację własnościową przewoźników pasażerskiego transportu regionalnego – PPKS. Pomogła w finansowaniu wykonania analiz, koniecznych do uruchomienia projektów prywatyzacji ponadto pozwoliła uniknąć niepokojów społecznych, które często towarzyszą zmianom własnościowym. Mankamentem pozostaje fakt, iż ze względu na przewlekłość procedur i ich

pośród wszystkich znanych używanych do napędu typów silników w ogóle, w granicach $85 \div 90\%$. Tę wysoką sprawność zachowują tylko w przypadku pracy w ekonomicznym zakresie prędkości, tj. przy pełnym napięciu i przy regulowanym wzbudzeniu, w zakresie $(0,5 \div 1,0) v_{\max}$.

W celu usunięcia również i tych strat konieczne jest rozwiązanie zdolności przenoszenia przez sieć trakcyjną odzyskanej energii do pojazdów aktualnie odbierających prąd lub oddawania nadwyżek mocy do sieci energetycznej.

Taki stan można osiągnąć przez wzdłużne połączenie odcinków sieci trakcyjnej wyłącznikami ochronnymi co spowoduje wyraźne zwiększenie zdolności sieci trakcyjnej do przenoszenia odzyskanych mocy do pojazdów odbierających prąd i eliminację obciążeń podstacji przez prądy rekuperowane.



Literatura

- [1] Jansa. F.: Rekuperace brzdne energie impulsními měniči u vozidel MHD, Elektrotechnický obzor čís. 7, SNTL Praha, 1980
- [2] EVPU a.s. Nová Dubnica.: Porovnanie vlastností jednosmerných a striedavých pohonov električiek, Podnikový prospekt, 1999
- [3] Prevádzkové údaje mestskej hromadnej dopravy v Košiciach, vydal Dopravné podniky mesta Košice a.s. 1999
- [4] Blaho. J.: Návrhy rekonštrukcie električiek, Podnikový prospekt ŽOS Zvolen, 1999

Tłum. M. Banasiewicz

Autor

inż. Stanislav Malinčík, CSc – Katedra Odnowy Maszyn i Urządzeń Wydziału Mechaniki Uniwersytetu w Żilinie, zajmuje się teorią urządzeń elektrycznych, diagnostyką i badaniami pojazdów szynowych

Veľky Diel, 010-26 Žilina, Słowacja, e-mail: stanislav_malincik@kosz.utc.sk

➤ *Dokończenie ze s. 47*

skomplikowany charakter, dokumenty prywatyzacyjne przygotowane w trakcie realizacji Programu Wspierania Inicjatyw Prywatyzacyjnych ulegały deaktualizacji. W związku z tym, niektóre przedsiębiorstwa PPKS pomimo posiadania wymaganych prawem analiz, musiały dokonywać ich aktualizacji, którą same finansowały.

Zakończenie

Członkostwo Polski w Unii Europejskiej niewątpliwie stanowić może jeden z najważniejszych etapów historii gospodarczej kraju. Aby możliwa była absorpcja funduszy strukturalnych i funduszy spójności konieczna jest wiedza na temat wielkości środków możliwych do pozyskania oraz znajomość procedur postępowania, umożliwiającą ich faktyczne otrzymanie dla polskiej gospodarki, w tym dla sektora transportu. Właśnie dzięki środkom przedakcesyjnym polska gospodarka transformuje system funkcjonowania, dostosowuje struktury administracyjno-terytorialne do przyszłej akcesji. W dostosowaniu do zasad gospodarki rynkowej uczestniczą również przedsiębiorstwa samochodowego trans-

portu regionalnego, które w przyszłości będą funkcjonować na otwartym rynku europejskim. Na zakończenie warto również zauważyć, że działania w zakresie przygotowania do pełnej akcesji odbywają się w ramach tzw. Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport – Gospodarka Morska oraz Strategia Rozwoju Transportu dla Funduszu Spójności. Program ten opracowany przez Departament Rozwoju Ministerstwa Infrastruktury zawiera propozycje wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej służących współfinansowaniu działań i projektów rozwojowych w sektorze transportu w latach 2004–2006. Służą one realizacji priorytetu Narodowego Programu Rozwoju, jakim jest *Rozwój i modernizacja infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*, w części dotyczącej infrastruktury transportowej.



Autorka

dr Bożena Grad

Politechnika Radomska