

Kierunki polityki transportowej

Wyprzedzając przewidywaną – po akcesji Polski do UE – sytuację na rynku drogowych przewozów pasażerskich, w tym przewozów kabotażowych, Rząd Polski zamierza doprowadzić do maksymalnej kompatybilności i współpracy dotychczas oddzielnie funkcjonujące segmenty tego rynku, stymulując zwłaszcza zmiany kondycji przedsiębiorstw PKS. Chodzi generalnie o zwiększenie konkurencyjności krajowych przedsiębiorstw wykonujących zarobkowy transport osób, zwłaszcza pod względem jakości taboru (wyeliminowanie z rynku przestarzałego taboru i ograniczenie jego liczby), unowocześnienie struktury organizacyjnej i kadrowej, struktury kosztów i poziomu płac. Zmiany te doprowadzą do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, obniżenia kosztów jednostkowych przedsiębiorstwa transportowego, a tym samym – do poprawy konkurencyjności w stosunku do przewoźników zachodnich.

Osiągnięcie tego celu będzie możliwe przede wszystkim poprzez zakończenie – w latach 2000-2002 – procesu restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS, co jest w gestii Ministerstwa Skarbu.

Równolegle działania nakierowane będą na jednolite rozwiązania systemowe w sferze fiskalnej, oparte na zasadzie, że przewoźnik nie ponosi kosztów związanych z obowiązywaniem biletów ulgowych w autobusowej komunikacji pasażerskiej.

Poza oczywistymi korzyściami dla przewoźników, chodzi również o zaktywizowanie i włączenie do obsługi tego segmentu rynku przedsiębiorców prywatnych. Alternatywnie,

rozważana jest koncepcja obniżenia ulg lub nawet całkowitego ich zniesienia w regularnej komunikacji międzymiastowej i innych przewozach autobusowych w kraju.

Działania systemowe nakierowane są na doprowadzenie do ustabilizowania rynku i ujednolicenia zasad wykonywania przewozów pasażerskich w oparciu o rynkowe reguły wolnej konkurencji. Pozytywne efekty restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS będą odczuwalne dla firm transportowych po pewnym okresie funkcjonowania w nowych warunkach.

Osiągnięcie przez polskie przedsiębiorstwa transportowe pozycji konkurencyjnej w stosunku do przewoźników z Unii Europejskiej (w tym uzyskanie odpowiednich kwalifikacji, pozycji finansowej oraz zakupu nowego taboru i odnowienia posiadanego sprzętu), pozwoli nie tylko na zachowanie przez przedsiębiorstwa PKS swojego miejsca w na rynku transportowym, ale także na wykonywanie analogicznych usług, w tym kabotażowych, na rynku UE.

W okresie przedakcesyjnym, tj. do końca 2002 r., działania oraz inicjatywy MTiGM w sferze polityki transportowej względem sub-sektora transportu samochodowego obejmują cały pakiet zagadnień. Uznaje się za niezbędne:

doprowadzenie do zwiększenia liczby państw, do których polscy przewoźnicy będą mogli wykonywać przewozy bez wymogu posiadania zezwoleń zagranicznych (na zasadzie wzajemności).

Dotyczyć to będzie tych krajów, gdzie wolumen wykonywanych przewozów w układach bilateralnych (i tranzytowych) jest taki sam, lub do których polscy przedsiębiorcy wykonują więcej przewozów.

Z dniem 1.01.2000 r. zniesione już zostały zezwolenia zagraniczne w transporcie rzeczy między Polska a Czechami, Słowacją i Słowenią. Prowadzone będą dalsze negocjacje w celu rozszerzenia liczby takich państw.

W efekcie możliwe będzie:

- zwiększenie liczby koncesji (obecnie liczba koncesji, które swym obszarem obejmują kraje Unii Europejskiej

jest zamrożona) dla nowo powstających firm, które zamierzają wykonywać przewozy do ww. krajów,

- w tej chwili są wydawane bez ograniczeń koncesje obejmujące swym obszarem kraje, gdzie ilość zezwoleń będących w posiadaniu strony polskiej jest wystarczająca, bądź gdzie zniesiono wymóg posiadania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, w przypadku gdy firma spełni wszystkie warunki jakościowe w dostępie do rynku, określone w ustawie o warunkach wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych,
- poszerzenie możliwości funkcjonowania na rynku transportu międzynarodowego w warunkach wolnej konkurencji i wg zasad określonych przez legislację wspólnotową, a tym samym – utworzenie poligonu doświadczalnego dla polskich przewoźników, przygotowującego ich do późniejszego działania na rynku UE intensyfikacja w latach 2000-2002 negocjacji z państwami UE w celu uzyskania większej liczby zezwoleń zagranicznych na przewozy towarów oraz w celu stopniowego znoszenia wymogu zezwoleń (w nawiązaniu do deklaracji złożonej przez stronę polską w stanowisku negocjacyjnym oraz w odpowiedzi na oczekiwania środowiska przewoźników transportu samochodowego), kontynuowanie wymiany zezwoleń tzw. czarnych (nieekologicznych) na zezwolenia na pojazdy ekologiczne. Od r. 2000 roczne zezwolenia EKMT otrzymywać będą jedynie te przedsiębiorstwa, które posiadają pojazdy typu EURO 2. Jednocześnie, w pierwszej kolejności otrzymają je przedsiębiorstwa wcześniej już wykonujące tzw. transport multilateralny.

Działania te będą:

- premiować przedsiębiorców dokonujących inwestycji w nowoczesny tabor, stanowiąc jednocześnie bodziec do działań restrukturyzacyjnych i organizacyjnych w

przedsiębiorstwach transportowych w celu zmiany struktury kosztów i zwiększenia funduszy na inwestycje, ■wymuszać wykonywanie transportu na zasadach obowiązujących w UE, i zgodnie z warunkami zawartymi w zezwoleniu EKMT (w tym – transport kabotażowy); powinno to prowadzić do zakładania przedstawicielstw polskich firm transportowych w państwach członkowskich UE oraz poszerzania korzystnych kontaktów z partnerami z UE, a także – ze zleceniodawcami ładunków do przewozu. Z dniem akcesji, kiedy kabotaż towarowy zostanie zliberalizowany – ww. firmy transportowe będą mogły w pełni wykorzystać zdobyte doświadczenia i szybko wejść na rynek transportowy Wspólnot Europejskich.

W sferze instytucjonalnej przewiduje się utworzenie w MTiGM jednostki ds. monitorowania całego rynku transportowego, w której zagadnienia dotyczące transportu samochodowego miałyby swoje znaczące miejsce (jako że ten sektor transportu odgrywa w Unii Europejskiej szczególną rolę). Efektem tej zmiany będzie stymulowanie inicjatyw regionalnych w kierunku konsolidowania się środowiska przewoźników, wzajemnego wspierania, tworzenia grup interesów, wspólnej organizacji szkoleń i doskonalenia zawodowego.

Ważnym aspektem tych działań jest wykreowanie na polskim rynku, zarówno wśród poszczególnych firm, jak i stowarzyszeń – liderów rynku. Wystąpi wtedy podobne, jak np. w Holandii (przodującej na rynku transportu samochodowego), korzystne zjawisko skupiania się mniejszych przewoźników wokół dużych przedsiębiorstw i wzrost współpracy.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.